الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين

رضا جواد الهاشمي
كلية الاداب ـ جامعة بغداد

توطئة عامة :

يتزايد الاهتمام في الاونة الاخيرة بامر الملاحة النهرية في العراق ، وتبذل اليوم جهود مخلصة لاعادة الحياة الى هذا المرفق الاقتصادي والحيوي الهام لبلاد وادي الرافدين .. ورغبة منا في تشجيع ودعم هذا التوجه ، وتأكيدا على اهميته في تنشيط القطاعات الاقتصادية المختلفة ، نتقدم بهذه الدراسة المتواضعة عن ابعاد واهمية هذا النشاط الاقتصادي والتقني منذ اقدم العهود ، محاولين من خلال ذلك ربط الجهود الحالية بتراث غني وواسع في شتى اوجه الملاحة النهرية في العراق .

في بلد كوادي الرافدين ، يشكل النهران عصب الحياة النابض وركيزة البناء الحضاري . فهما اساس الاستقرار والنماء ، ومن فيضهما عرفت بلاد الرافدين قيام اقدم المستوطنات الزراعية ، كذلك هيأ النهران شروط الاتصال بين المناطق المختلفة فربط مدنه وقراه وقصباته بشبكة واسعة من الطرق اليسيرة والجيدة ، لذلك يمكن عدهما الطريقين الرئيسين للمواصلات في بلاد وادي الرافدين . واكثر من ذلك فقد قدم النهران بسخاء مادة غذائية رئيسية لسكان العراق منذ اقدم العصور تتمثل في الثروة السمكية الكبيرة ، والتي كانت ولاتزال أحدى مصادر الغذاء الرئيسية وبخاصة لسكان المدن المحاذية للنهرين . وليس غريبا بعد هذا ان يكون النهران محور اقدم النشاطات لسكان بلاد وادي الرافدين .. ولشدة اثر هذين النهرين فقد انعكست صورتهما في اكثر من مظهر من اوجه الحضارة القديمة ، أفلم تكن ملحمة جلجامش وقصة الطوفان اللتان تخلدان الفكر العراقي القديم عبر الزمن ، الا وسيلة عبر العراقي من خلالها عن تفاعله الايجابي مع بيئة العراق عامة ، وبيئة وخصائص النهرين خاصة ؟ أولم تكن المنجزات العظيمة في حقول المعرفة والاداب والعمارة والفنون الا زهورا اينعت بفضل عطاء النهرين الخالدين ؟ ، ثم ألم يكن اختراع اقدم وسائط النقل النهري وتطويرها في بلاد وادي الرافدين الا ادراكا سليما لخصائص هذا الجزء من المعمورة، ورغبة اكيدة في الارتقاء به والسير نحو خلوده ؟

وليس غريبا ايضا ان تتركز معظم المدن القديمة منها والحديثة على شاطىء الفراتين ، فمثلما قامت اور وبابل ونينوى قديما تقوم اليوم البصرة وبغداد والموصل في المواقع نفسها او قريبا منها شريطة ان تبقى المعانقة الابدية بين الناس وبين مياه النهرين مستمرة .

ان بلاد سومر (القسم الجنوبي من العراق) كانت موطن الحضارة الاول ومنبع عناصرها من فنون وعمارة وكتابة وزراعة وصناعة وتجارة وانظمة وقوانين وادارة . وهذا الجزء من بلاد وادي الرافدين يتميز عن غيره بسعة المسطحات المائية (الاهوار) التي تغطي قسما كبيرا من مساحته ولكنه في الوقت نفسه يخلق بالضرورة علاقة دائمة ومصيرية بين خصائصه وبين الناس ، ومن بين ابرز اوجه تلك العلاقة ، صلة السكان الدائمة بالمياه .

ان صورة سريعة نرتسمها من دراسات بعض الباحثين لمناطق الاهوار وسكانها تفيدنا دون ادنى شك في معرفة كثير من مظاهر الحياة القديمة لهذه المنطقة . فبالاضافة الى التشابه الكبير الذي ما يزال قائما ـ على الرغم من مرور خمسة آلاف سنة ـ في اشكال بيوتهم المشيدة من القصب ، وفي نشاطهم الاقتصادي الذي يرتكز على صيد الاسماك وفي تصنيع القصب ، فان اوضح صورة معبرة عن التشابه الكبير بين سكان المنطقة الحاليين واسلافهم السومريين ، تبرز من خلال اعتمادهم الرئيسي ، وفي معظم اوجه نشاطاتهم على القوارب ، حتى تصبح الحياة بدون قارب (مشحوف) في مناطق الاهوار او القرى والمدن المشاطئة لها متعذرة بل مستحيلة . ويرى بعض الباحثين ان القوارب المستخدمة حاليا انما هي صور طبق الاصل للقوارب القديمة من حيث شكلها ومواد صناعتها واسلوب تسييرها .[1]

لذلك يكون طبيعيا لمنطقة بهذه الخصائص البيئية ان تشتهر ومنذ قدم

الانسان فيها بصناعة القوارب والسفن لتلبية حاجاتها الداخلية بالحركة في اقسام الاهوار ، او الخارجية بـالاتصال بـالمدن ، ومما يمنح هـذه الاهوار وسكانها مرونة الاتصال البعيد المدى ، اتصالها بالرافدين ، اللذين يمنحان سكان الاهوار حرية الاتصال بوسائطهم النهرية بمعظم مدن العـراق على امتداد النهرين ، وهي صورة نألف بقاياها حتى وقتنا الحاضر .

منذ فجر التاريخ ، والانسان دؤوب في حركته مجد في نشـاطه وعمله صـوب تأكيـد انسانيتـه وذلك بتـرويض الطبيعـة لمشيئته او التكيف لمقتضيـاتها . وهـذان الامران من ابـرز خصائص الانسـان ضمن المملكة الحيوانية الواسعة ، واصبحا سببا ملازما للارتقاء والتطور الانساني .

ان خيرات الطبيعة لا تشكل هبات معطاء الا بفعل الانسان وجهـده وفكره . ومتى انقطع هذا الفعل تحولت الخيرات الى شرور حقيقية . فعلى الرغم من كل ما قلناه من ارتباط النهرين بالخير والنعم ، فانها ستتحول الى شر مستطير في حالة ادنى توان او تقاعس يظهر من الانسـان . فخيرات الطبيعة تتجلى من خلال الجهد الانساني المبذول ، كذلك خيرات النهرين تعم من خلال عمل العراقيين الدؤوب .

ان اعمال الري الواسعة التي ترافق خطوات العراقيين القدماء دليـل واضح على مقدار الجهد المبذول عبر تاريخ بلاد الرافدين . فعمليات بناء السدود وحفر القنوات والسواقي لم يقصد من ورائها استثمار مياه النهرين بحكمة وتعقل فحسب ، بل اريد لهـا ان تحول نقمـة النهرين في اوقـات الفيضان الى رحمة .

ويكون طبيعيا في بلد كوادي الرافدين ، تتوزعه شبكة الانهر والروافد والتوابع والقنوات ، وتغمر المياه مساحات كبيرة من قسمه الجنوبي ، ان تزدهر فيه وسائط النقـل المائيـة ومنذ اقـدم الادوار الحضاريـة لتاريخـه العريق . ومما يزيد في اهمية وسائط النقل المائية في بلاد وادي الـرافدين تعيين الخصائص التالية :

١ ـ ان معظم المدن القديمة والقرى والقصبات انما نشأت وتطورت على ضفاف الانهر الرئيسية او الفرعية .

٢ ـ وبسبب حجم شبكة القنوات والانهر والسواقي الاروائية الكبيرة ، وسعة حجم الاراضي الزراعية ، تم التركيز على وسائط النقل المائية ، لانها ايسر كثيرا من الطرق البرية ، التي تجد في شبكة قنوات الري والاراضي المزروعة الموحلة وفي المسطحات المائية الواسعة (الاهوار) عقبات كبيرة في طريقها . ان فتح طريق برية في المناطق الزراعية يعد امرا صعبا وباهظ التكاليف حتى في الوقت الحاضر . وحتى الطرق البرية القليلة القائمة قديما ، لم تكن دائما مسلوكة وانما تنقطع في اوقات الشتاء او الفيضان ، وهذا ما نفهمه من نص بابلي (في حدود القرن السادس ق . م .) حيث جاء فيه مايلي : « اذا كانت الطريق البرية جيدة فدعهم يقدمون سيرا ، واذا لم تكن جيدة ، دعهم ياتون بواسطة السفينة »[٢]

٣ ـ ان وسائط النقل المائية (النهرية منها والبحرية) تعد حتى يومنا هذا من اكبر وسائط النقل استيعابا وارخصها تكاليف .

٤ ـ يشكل نهر الفرات بسبب طول مجراه وصـلاحيته الكبيـرة للنقل النهري طريقا طبيعية ربطت بلاد الرافدين بالاقاليم المجاورة ، فهو يمتد شمالا وشمال غرب حتى يقترب من منـاطق الجبال اللبنـانية حيث وجد العراقيون عندها ضالتهم من المواد الاولية كالاخشاب والاحجار والمعادن . كما ان انعطافة النهر في اقسامه العلوية نحو الغرب تقلل المسافة الارضية بينه وبين البحر المتوسط ، لذلك يشكل في امتداده هذا حلقة وصل جيدة للنشاطات التجارية في البحر المتوسط .

٥ ـ واذا كان الوصول الى مياه البحر المتوسط يجد فاصلا يتمثل في الشقة الارضية بين انعطافة الفرات الغربية وسواحل البحر المتوسط ، فان النهرين يواصلان جريانهما ويصبان دونما عائق في مياه الخليج العربي متحدين في نهر واحد (شط العرب) كما هو حالهما الحاضر ، او منفصلين كما كان عليه الحال في العصور القديمة .

٦ ـ يشكل الخليج العربي الرئة الحيوية لبلاد وادي الـرافدين ، فمن خلاله يتنفس رياح الصلة بجنوب الجزيرة العربية واقسامها الشـرقية ، وبسبب صلاحية مياهه لوسائط النقل القديمة ، فقد هيأ فرص الاتصـال بالعالم الخارجي ، كذلك ترك تأثيره الواضح على ازدياد وتطور النشـاطات الانسانية المختلفة لمنطقة الخليج العربي نفسـها ، وكانت النشـاطات البحرية التجارية من ابرزها ، وقد بلغت في ابعد مدى لها مراكز حضارة وادي السند القديمة .

ان ماسجله لنا الاخباريون العرب المسلمون عن وصـول تجارة الهنـد والصين الى البصرة في العهد الاسلامي ، تؤكدها ادلة مادية تسبق العهد الاسلامي بحوالي (٣٠٠٠) سنة .[٣]

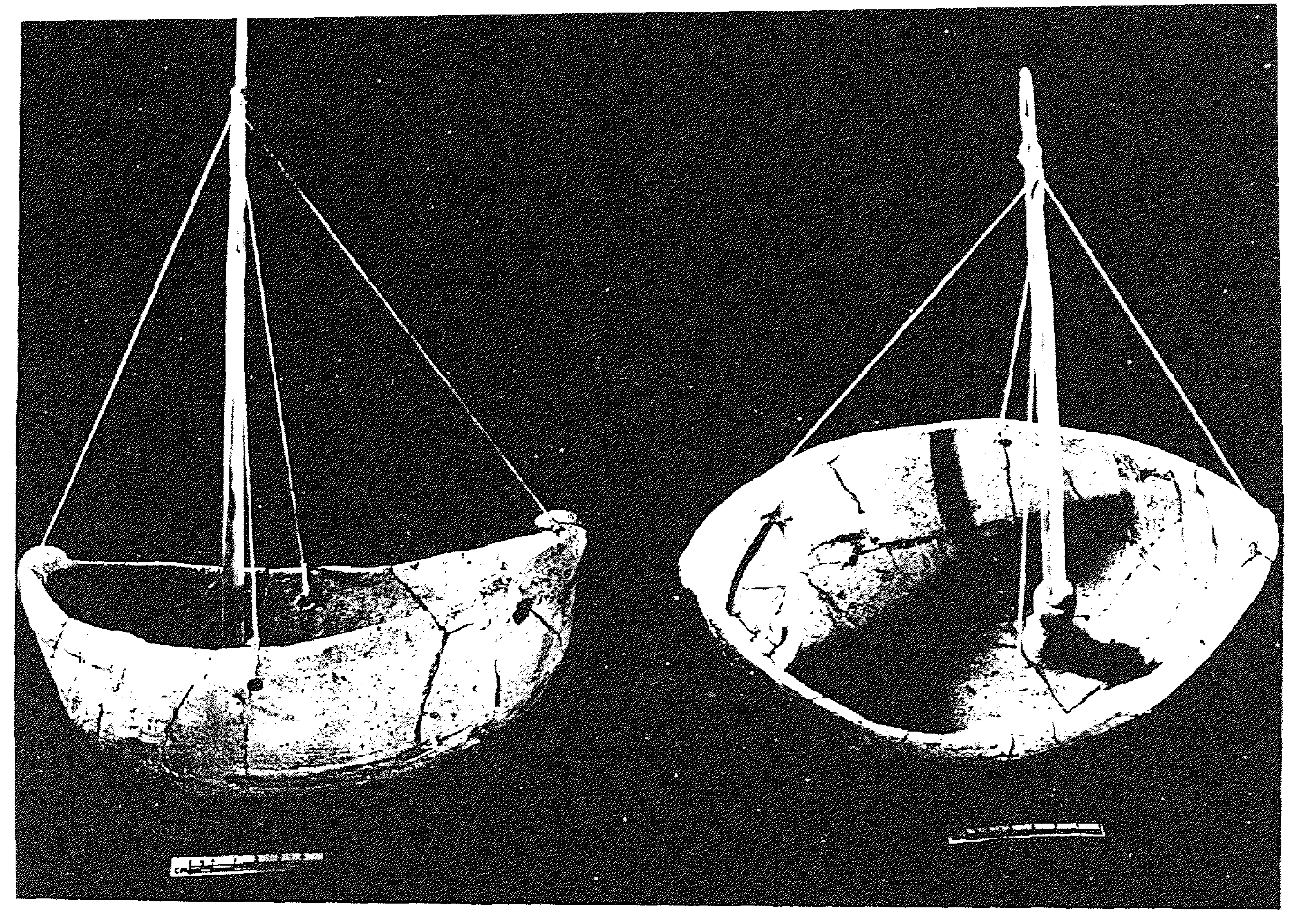
لهذه الاسباب مجتمعة ، عرف العراقيون القدامى وسائط النقل المائية منذ عهود مبكرة من تاريخهم . فقد وصلنا اقدم نموذج من الفخار لقارب شراعي من قرية زراعية جنوبي العراق «اريدو » ويرجع زمنه الى حدود الالف الرابعة ق .م . (انظر الشكل رقم (١)) ولكن هـذا النموذج يعـد شكلا متقدما من وسائط النقل النهرية والمتوقع ان العراقيين عرفوا اشكالا بسيطة وبدائية لوسائط النقل المائية قبل ان يبلغ تطورها مستوى القوارب الشراعية في الالف الرابعة ق . م ..

وبسبب اعتماد العراقيين على وسائط النقل النهرية فانهم بنوها باشكال وحجوم متعددة لتناسب الاغراض المختلفة التي استخدمت لاجلها . وقد جاءتنا عن هذا التنوع في الاشكال والحجوم والاستخدام ، وعن صناعـة السفن في بلاد الرافدين معلومات وافية تكفي لرسم صورة متكاملة عن جوانب هذا النشاط .

مصادرنا لدراسة الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين

تتركز مصادرنا لدراسة هذا الموضوع في موردين :

١ ـ الكتابات القديمة : ونذكر منها بشكل خاص النصوص اللغوية منذ



الشكل رقم -١-

ترك العراقيون القدامى مجموعة من اقدم المعاجم اللغوية المعروفة في تاريخ البشرية . وهي عبارة عن قواميس تقدم في احد حقولها كلمة ما او جملة ، يليها نطقها او رسم صوتها ثم معناها ، وهي عادة تنقل من اللغة السومرية الى اللغة الاكدية . ومن هذه المسلسلات اللغوية ، مسلسلة معروفة باول عبارة وردت فيها وهي : KHAR-ra = Hubullum نقد قدمت لنا هذه المسلسلة جردا كاملا بانواع السفن واحجامها وتسمياتها وحمولاتها ، وتصل بعض المعلومات في التفصيل لذكر اقسام السفينة ومواد بنائها . كما تخبرنا ايضا عن احواض بناء السفن في مدن العراق القديم ، حيث كانت هذه المدن ايضا موانيء رئيسية على طريق الرحلات النهرية بين اقسام بلاد الرافدين ، وتصل غالبا الى موانيء الخليج العربي القديمة .(٤)

وتضيف النصوص التاريخية او القانونية او بعض الكتابات الدينية والاسطورية ، معلومات اخرى عن نشاط الملاحة النهرية الواسع وابعاده واستخداماته .(٥)

ولكن تبقى معلومات النصوص عامة صيغا نظرية تحتاج الى دعم مادي وهو ما نستقيه من المصادر الاثارية الاخرى .

٢ ـ الصور والمنحوتات : وهي اكثر المصادر في علاقتها المباشرة بالموضوع ، فصور السفن والقوارب وانواع وسائط النقل المائية الاخرى كالاكلاك والقفف نجدها مرسومة ضمن المشاهد المختلفة للاعمال الفنية المتعددة التي وصلتنا من بلاد وادي الرافدين . فمنها صور تضمنتها الاشكال الزخرفية على الفخاريات . واخرى ضمن المشاهد المحفورة على الاختام الاسطوانية وغيرها في مشاهد المنحوتات البارزة التي ترك الاشوريون منها الشيء الكثير . ويرتبط بهذا النوع من مصادر الدراسة ، بعض بقايا وسائط النقل التي وصلت سالمة لايدي الباحثين . فنظرا لكون مواد بناء السفن القديمة من المواد العضوية ، فانها اندثرت كغيرها من المخلفات العضوية بمرور الزمن ، ولان السفن حياتها الماء ، فما يتقادم الزمن عليه منها ، اما ان يجزأ ويستفاد من اجزائه في بناء سفن جديدة ، واما انه يغرق في قاع النهر او يهمل على الشواطيء وفي الحالتين يكون عرضة للتفسخ السريع . وهكذا تطمر معالم السفن القديمة .

وبذلك يندر ان نجد بقايا السفن القديمة في اثار بلاد وادي الرافدين . ولكن بما ان جانبا رئيسا في عملية بناء السفينة يتمثل في تزفيتها بالقار من

الخارج ، واحيانا من الداخل ايضا كما فعل اوتونا بشتم بسفينته ، وذلك منعا لتسرب المياه الى داخلها ، ونظر لكون القير مادة مقاومة ، فبعد فناء الاجزاء الخشبية او المعمولة من القصب والحبال في تركيب السفينة يبقى الطلاء الخارجي القيري يحافظ لنا على شكل السفينة وبعض تراكيب اقسامها الخارجية .

كذلك صنع العراقيون القدامى نماذج صغيرة على غرار سفنهم العاملة في النهر ، من الطين او المعدن وقدموها قرابين للالهة لضمان سلامة الواسطة في عملها اليومي وتحقق الصيد الوفير او الارباح في التجارة لاصحابها . لذلك تكون هذه النماذج ايضا خير دليل على اشكال بعض السفن القديمة ولكن ليس جميعها .

اسماء وسائط النقل المائية :

ان أقدم وأول تسمية للقارب وصلتنا من اقدم النصوص الكتابية في مرحلتها الاولى المعروفة بالصورية من عصر الوركاء الحضاري في مدينة الوركاء نفسها ، ويعود تاريخها لحدود (٣٤٠٠ ق . م .)[٦] وهي توضح لنا الى حد بعيد اشكال القوارب المعتمدة وربما مواد بنائها حيث نلحظ بوضوح معالم حزم القصب التي صنع منها القارب (انظر الشكل رقم (٢)) . واطلق العراقيون عليها صوت MA_2 (ما) وهو اسمها الذي عرفت به في اللغة السومرية .[٧] واعتاد العراقيون في مدوناتهم سبق بعض الاسماء . بعلامات دالة على الجنس او النوع ، من ذلك ان جميع اسماء المواضع كانت تلحق بعلامة دالة على الارض هي (KI) وان جميع اسماء الالهة تسبق بعلامة دالة على الالوهية هي (DINGIR) . كذلك كانت جميع المواد المعمولة من الخشب ومنها السفن تسبق بعلامة دالة صوتها (GIS) - كش - وعليه فان gis MA_2 واحيانا MA_2 وحدها تعني سفينة او قاربا بشكل عام وهي التسمية السومرية للسفينة يرادفها في اللغة الاكدية **eleppu** التي شاع استعمالها منذ فترة العهد البابلي القديم فما بعد (حدود الالف الثانية ق . م .)[٨] .

وظهرت تسميته . **Sapinatu** في فترة العهد البابلي الحديث (القرن السادس ق . م .) وهي التسمية العربية الشائعة لحد اليوم .[٩]

كذلك عرف العراقيون اسماء وسائط نقل مائية اخرى منها الاكلاك مثلا واسمها البابلي **Kalakku**[١٠] والقفة **Quppatu**[١١] ومثلما يتعارف العراقيون المعاصرون على تسمية وسائط نقلهم النهرية بموجب حجمها او نوع الحمولة التي تسخر لاجلها اي وظيفتها مثال ذلك : المهيلة والعشاري والكعد والمشحوف والطرادة والبلم كذلك اطلق العراقيون القدامى تسميات لا حصر لها على السفن بموجب حجومها او حمولتها او مراكز بنائها وغير ذلك من الاعتبارات .

فان طريقة تسيير السفينة وضعوا لها لفظا في لغتهم وعمم كتسمية لنوع من السفن ، من ذلك مثلا :

السفينة التي تسير مع مجرى النهر **eleppu muqqelpetu** .

السفينة الشراعية **eleppu Šahhitu** .

السفينة التي تسير عكس مجرى النهر[١٢] **eleppu makhertu** .

وسميت السفن ايضا بموجب وظيفتها او عملها او نوع الحمولة المخصصة بنقلها :

سفينة النقل[١٣] **Malallu = gis MA-lal** .

سفينة نقل **eleppu makkitu/Šaddatu** .

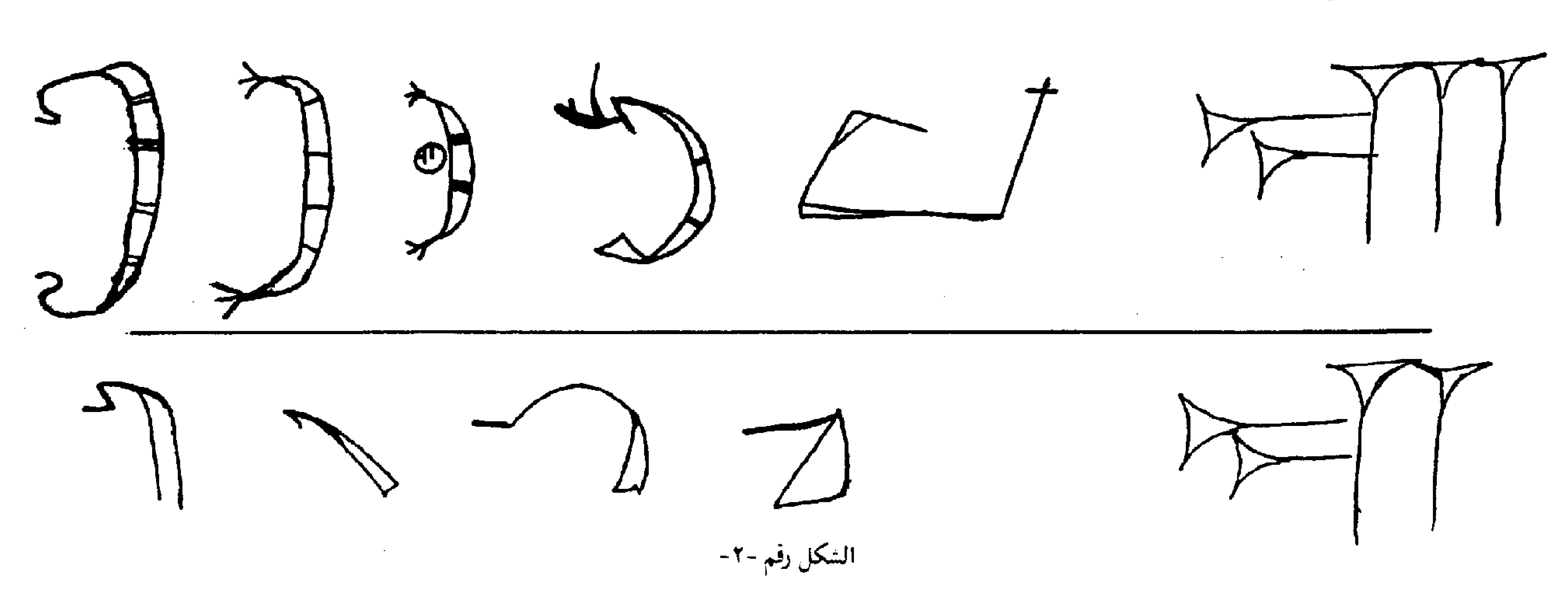
سفينة نقل المسافرين[١٤] **Rukubu/rakubu/rakabu** .

والتسمية الاخيرة مشتقة من جذر فعل اكدي **Rakabu** بمعنى يركب ويسافر ، وعلى الرغم من ان **Markabtu** وردت في كثير من اللغات السامية قريبة الشبه بتسمية مركب ، لكنها تعني في الاكدية « عربة » ولكن يبقى مع ذلك اشتقاق اسمها متفقا مع وظيفتها فهي سفينة الركوب .[١٥]

سفينة العبور (عبارة)[١٦] **eleppu muttabritu** .

سفينة الأجرة[١٧] **elep igri** .

ونتعرف من تسميات السفن على قائمة طويلة باسماء سفن بموجب المواد التي تحملها او تنقلها من ذلك مثلا سفينة الحبوب والطحين والخبز والشعير والماش والخضروات والبصل والتمر والاعشاب والمنسوجات والتين والقصب والاخشاب والقير والاجر واللبن والحجر والماشية واللحوم والاسماك والحليب والنبيذ والسمسم والزيت والصوف[١٨] .



الشكل رقم -٢-

وبيدو أن بعض الاختلافات في شكل وتصميم السفينة كان لازما لكل مادة او على الاقل فان الاختلاف يشمل جوف السفينة اي مكان الحمولة .

فأحد نصوص فترة العهد البابلي القديم يشير الى ضرورة اجراء تغييرات على السفينة التي كانت مستخدمة لنقل الاجر سابقا ، لتكون صالحة لنقل جذوع النخيل .[١٩]

وعادة يقرن اسم الحمولة باسم السفينة مثال ذلك :

سفينة نقل الثوم leppu Ša Sumi .

سفينة نقل التبن eleppu Ša Tibni .

سفينة نقل القصب eleppu Ša Qane .

سفينة نقل الآجر[٢٠] eleppu Ša agurri .

ويتأكد اختلاف شكل السفينة وتصميمها من تسميات بعض السفن مثلا :

سفينة الحرب أو المعركة elep Qarabi .

سفينة الجند elep Tillate .

ولدينا كثير من النصوص التي تشير الى سفن الجند . فيذكر لنا سنحاريب (القرن السابع ق . م .) بانه « بمساعدة الآلهة ، انا (سنحاريب) ارسلت (٤٠٠) جندي من حملة السهام ، كل (١٠٠) جندي في سفينة وعبروا المستنقعات صوب عيلام ويقول في نص اخر « اركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن ، وجنودي نزلوا الفرات في سفن ، انا سافرت على الارض مجاورا لهم » .[٢١]

كذلك اطلق العراقيون القدماء اسماء على السفن بموجب هيئتها العامة أو حجمها من ذلك مثلا :

السفينة الكبيرة eleppu rabitu .

السفينة الصغيرة gish MA2-Tur = maturru .

وعلى الرغم من توفر ارقام او قياسات حجوم بعض السفن ، ولكن يبقى أمر تقدير حجوم السفن الكبيرة غامضا بعض الشيء .. فأحد نصوص سنحاريب ينقل الينا صورة الحمولة التالية التي نقلت على ظهر السفن من بيت ياكين (عند رأس الخليج العربي) الى العاصمة الاشورية نينوى . يذكر النص : « اخذوا المحاربين ومواطني كلديا كجزية ، وجميع الالهة لبيت ياكين والناس والعربات والبغال والحمير وحملوها في سفن ونقلوها عبر ..[٢٢] كذلك كان للسفينة القصيرة او الطويلة اسمها ، الضيقة او العريضة ، المحملة او الفارغة ؛ الجديدة او الخربة ، فكل واحدة لها اسمها بموجب هذه الصفات : من ذلك مثلا :

السفينة الجديدة eleppu eshshetu .

السفينة الخربة[٢٣] eleppu kharubtu .

او ان تدعى السفن باسماء مناشئها او مكان صناعتها او عائديتها من ذلك مثلا :

سفينة أورية eleppu Uritu .

سفينة أكدية eleppu akkaditu .

سفينة ماري eleppu mairitu .

سفينة آشورية eleppu ashshuritu .

سفينة تلمونيه (البحرين) eleppu tilmunitu .

سفينة مكانية (عمان) eleppu makkanitu .

سفينة ميلوخية (وادي السند ؟)[٢٤] eleppu melukhkhitu .

وكان من شهرة تلمون في شؤون الملاحة انها اصبحت مضرب الامثال « انا مثل رجل من تلمون جنح قاربه في الاهوار » .[٢٥]

ولاننا لا نمتلك دليلا يشير الى كتابة اسم معين على السفينة العراقية القديمة ، فالمتوقع ان هناك اختلافا في شكل وهيئة السفينة او بعض مواصفاتها مما يستدل منه عن هويتها كان تكون اور او تلمون .

وتعيننا بعض الكتابات التاريخية للملوك الاشوريين من اور بتاكيد هذه النقطة ، فمن عهد سنحاريب نقرأ مايلي « الحيثيون (سكان شمال سوريا) يبنون بذكاء سفنا قوية على الطراز الشائع في بلادهم » ويرد في نص اخر للملك نفسه مايلي « عبرت البحر في سفن من طراز (سفن) الحيثيين التي بنيتها في نينوى » .[٢٦]

واذا كانت سفن اور واكد واشور وغيرها من مدن العراق متشابهة بشكل عام لكونها سفنا نهرية ، فهي تختلف بالتأكيد في بعض مواصفاتها عن سفن تلمون ومكان وميلوخا ، لأن المراكز الأخيرة تقع في الخليج العربي أو أن مياه الخليج العربي توصل اليها ، ومن دون أدنى شك هناك اختلافات في حجم وهيئة السفن التي تمخر في الأنهر العراقية عن تلك التي تذهب في رحلات تجارية لمناطق الخليج العربي ، على الرغم من ان هذا الواقع لايمنع من كون بعض السفن النهرية الكبيرة تستطيع مواصلة رحلتها صوب مناطق الخليج العربي . بدليل ان سفنا من تلمون ومكان وميلوخا وهي المراكز الخليجية عرفها العراقيون . ولدينا كثير من النصوص التي تشير الى رحلات بحرية قامت بها سفن عراقية او خليجية منها « استخرج الحجر الاسود من الجبال عبر البحر الجنوبي وأحملها في سفن وأرسو بها في ميناء اكد » (نص اكدي ٢٣٠٠ ق . م .) ويرد في نص اخر مايلي « وصلت السفن من رحلتها البحرية ، لماذا لم تشتر وتبعث لي شرابا حلوا (نص بابلي قديم ٢٠٠٠ ق .م .)[٢٧]

ان هذه المدن بالاضافة الى كونها مراكز صناعة سفن خاصة ، فهي موانيء رئيسية ومراكز اسواق على خطوط التجارة البحرية في الخليج العربي او النهرية وعلى الفرات بشكل خاص .

ولما كان النقل النهري الواسطة الرئيسية ، فقد كان للملك سفينته وللامير (والي المدينة) وللوزير ولقائد المنطقة ايضا ، مثال ذلك :

سفينة الملك elep Šarri. .

ولم يتصور العراقيون امكانية تنقل واسعة بين المدن الا من خلال رحلات السفن ، لذلك كانت تنقلات الالهة تتم في سفن خاصة بهم كما رسمتها التصورات العراقية القديمة . ويشارك الآلهة في امتلاك سفن خاصة بعض الابطال الاسطوريين كجلجامش واتونابشتم . ووردتنا سفن باسماء الآلهة : آنو ودموز وآيا وأنليل وأنانا (عشتار) ومردوخ ونابو ونانشه وننكال ونتجرسو ونليل وننورتا وسن وغيرهم . وكانت سفن الآلهة تلعب

دورا بارزا في احتفالات يوم عيد رأس السنة ، حيث يتم نقل تماثيل الالهة عليها من معبد لاخر . فتزين هذه السفن وتنصب عليها المظلات وتطعم بالذهب والاحجار الكريمة .[٢٨]

انواع وسائط النقل النهرية :

بالاضافة الى هذا التنوع في اشكال السفن فقد استخدم العراقيون انواعا اخرى من وسائط النقل النهرية :

١ ـ الاكلاك Kalakku .

وهي في ثلاثة انواع :

أ ـ اكلاك جلدية (من القرب المنفوخة)[٢٩] elep duše .

ب ـ اكلاك من القصب (عوامات من القصب) gi-a-ta .

ج ـ اكلاك خشبية (عوامات خشبية)[٣٠] khallimanu .

والاكلاك التي تبنى من القرب المنفوخة كانت شائعة الاستعمال في النقل النهري حتى الاربعينات من القرن الحالي وبخاصة في نقل الحبوب والاخشاب بين الموصل وبغداد .

تليها في الاهمية والانتشار العوامات التي تستند قطعا من الخشب او جذوع الاشجار المشدودة الى بعضها .

وفي المنطقة الجنوبية حيث ينتشر القصب تصنع بعض العوامات من حزم القصب ويستفاد منها في التنقلات القصيرة . كذلك صنع العراقيون قوارب من القصب ولها اسمها الخاص في لغتهم :

قارب البردي elep urbati .

وهو ما سنحاول معرفة شكله من خلال بعض الصور التي وصلتنا من العهد الاشوري .

واستفاد العراقيون من بعض سفنهم في بناء جسور على الانهار ، نستنتج ذلك من اسم السفن المخصصة لبناء الجسور وهي :

سفينة الجسر Raksuti .

ونستطيع تصور شكل هذه السفن من بقايا صور الجسور القديمة التي كانت تقطع دجله لتوصل بين جانبي النهر ، فهي تكون عالية في احدى نهايتيها . تلك التي تواجه تيار ماء النهر ، بينما تكون منخفضة في النهاية الثانية .

٢ ـ القفة :

وهي نوع اخر من وسائط النقل النهرية التي بقيت شائعة ومعروفة في بغداد وغيرها من المدن القائمة على الفراتين حتى وقت قريب .

وأقدم اشارة للقفة وردت في اسطورة ولادة سرجون الاكدي (٢٣٠٠ ق . ق .) واسمها قديما يحاكي اسمها الحالي وهو :

قفة من القصب[٣١] Quppu Ša Šuri .

وشاعت تسمية اخرى لها على العهد البابلي الحديث (القرن السادس ق. م .) هي القارب السلة[٣٢] eleppu khallatu .

٣ ـ القربة المنفوخة :

وهي شكل اخر من وسائط النقل النهرية الشخصية وسنتعرف عليها بالاستناد الى الصور واسمها هو : Mashkeru .

تسمية الملّاح :

وما دمنا في الحديث عن اسماء السفن وانواع وسائط النقل النهرية ، يجدر بنا الالتفات الى تسمية « ملاح » Malakhum/malakhkhum . وهي تسمية سومرية الاصل استعملت في الاكبدية وبعض اللغات السامية الاخرى MA-LAKH وهي مفردة كما تكشف عنها قوانين حمورابي واسعة الدلالات ، فهي تعني الملاح الاعتيادي (النوتي) وقائد السفينة مثلما تعني صانع السفينة وصاحبها .[٣٣]

ان صناعة السفن يشترك في تنفيذها العديد من الحرفيين منهم النجار وعامل القير وعامل القصب ، وغيرهم ممن سنأتي على ذكرهم عندما نستعرض عملية بناء السفن . ولكن رغبنا في عرض تسمية « الملاح » هنا لخصوصيتها من بين المسميات المرتبطة بالسفن ولبقائها في المتوارث اللغوي العربي المعاصر .

ان المعاني المختلفة التي تشير اليها كلمة ملاح انما تؤكد قدم هذا المصطلح عندما كان صانع السفينة مالكها ومسيرها في الماء ، قبل ان تصل صناعة السفن في تطورها ما بلغته في الفترات التاريخية اللاحقة ، لذلك ارتبطت التسمية باوتونا بشتم ونوح ، ومثلهما كان اوديسوس عند هومر .[٣٤] حيث بنى كل من هؤلاء السفينة واجراها في الماء بنفسه فهو صانعها ومالكها وملاحها . واذا كانت كلمة بناء او نجار لا تتصل بالسفن فقط ، فان كلمة ملاح خاصة بمن يعمل في صناعة السفن او عليها .

وعند تشريح الكلمة السومرية بموجب علاماتها يتضح لنا مايلي بخصوص التسمية . فان MA_2 كما عرفنا سابقا تعني القارب او السفينة و $LAKH_4$ السومرية تضعيف لعلامة « DU » التي هي في الاصل شكل القدم والتي من معانيها ينقل ويحمل .[٣٥] لذلك كان معنى $LAKH_2$ ، يدفع او يقود أو يحرك ، وهذا ما يفهم من تكرار علامة DU ، اي يراد منها معنى السرعة والتعجيل ، وهي اقرب الصور الى عمل او حركة الملاح عند دفعه للقارب بواسطة العصا الطويلة (المردي) ، والتسمية MA_2-$LAKH_4$ تسبق عادة بالعلامة الدالة على الاشخاص LU_2 او تاتي بدونها .[٣٦]

ابعاد وحجوم السفن العراقية القديمة :

اعتاد العراقيون على ضبط مقاسات السفن وبخاصة الابعاد الثلاثة ، الطول والعرض والعمق ، الذي يحدد حجم استيعاب السفينة ، فاحدهم يأمر بان « السفينة التي ستبنيها يجب ان تكون دقيقة الابعاد ، طولها يساوي عرضها » .[٣٧]

وكان للعراقيين تسميتهم الخاصة لمقاسات السفينة :

[illegible] السفينة (ابعادها) Minati eleppi .

[illegible] معرفة :

[illegible] Muraku [illegible] .

[illegible] جهة Rupšu .

العمق [٣٨] Melu/Mulu .

ولكن لا نعرف سوى مقاسات سفينتين . احداهما سفينة نقل مسافرين « Rukubu » التي ورد ذكر طولها فقط وحدد بحوالي (١٢,٥) م ، والاخرى « Malallu » سفينة نقل ، ونعرف ابعادها الثلاثة ، فهي (٦م طولا × ٤م عرضا × ٣م عمقا) وتكون مساحة حجمها (٧٢م٣) ويشير Salonen الى ان اكبر سفينة بابلية يبلغ طولها زهاء (١٥م) ويعد هذا الطول مقبولا بالقياس الى اطول السفن العراقية التقليدية التي لايزيد طولها عن (١٨م)[٣٩] .

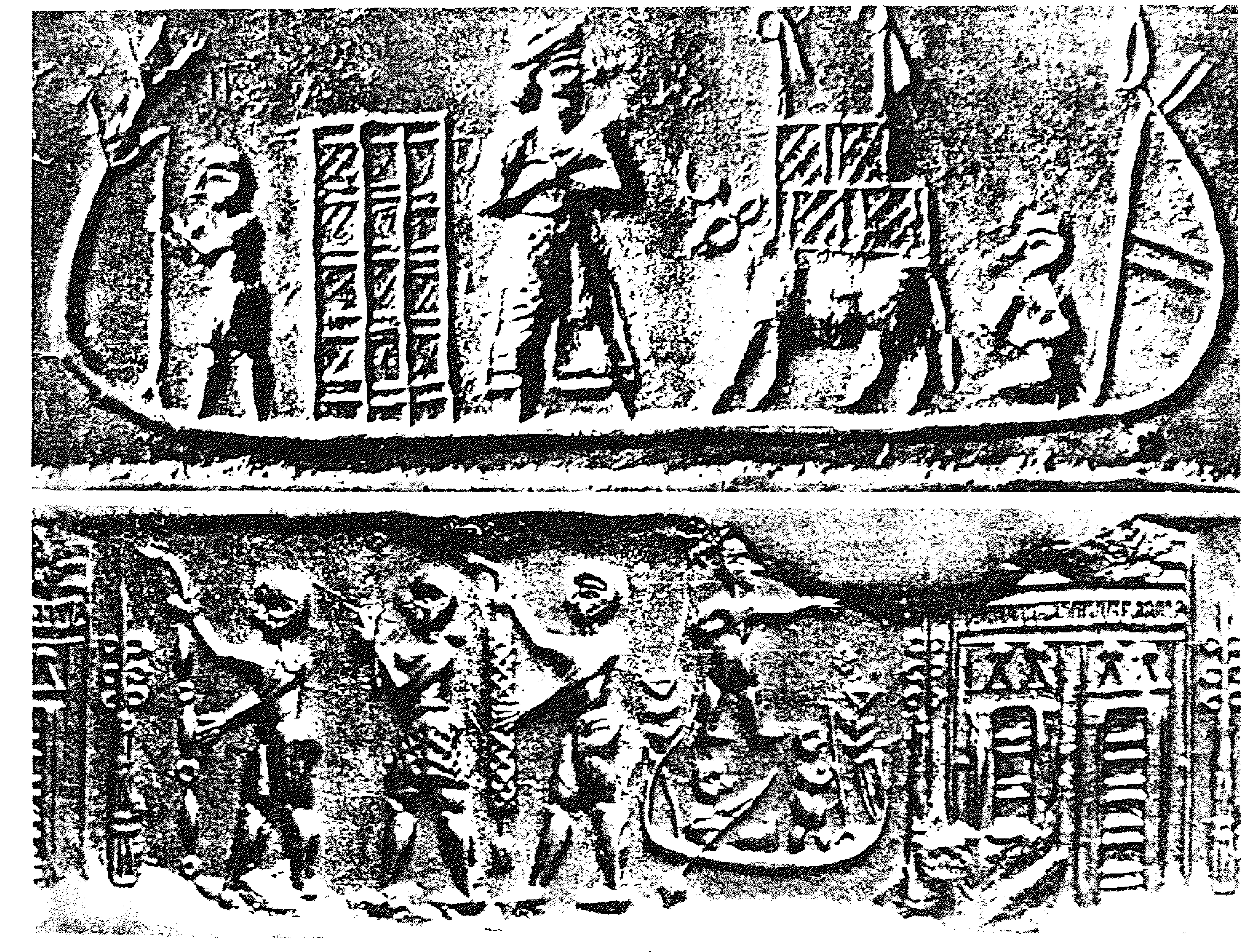
اما حجوم السفن فهي تتراوح مابين ٥ ، ١٠ ، ١٥ ، ٢٠ ، ٣٠ ، ٦٠ ، ١٢٠ ، ١٥٠ ، ٣٠٠ ، كور[٤٠] . والكور KurrU وحدة قياس حجوم تساوي ٣٠٠ سلا Sila ولكن الكور اصبح مساويا لـ (١٨٠) سلا على فترة العهد البابلي الحديث . والسلا تعادل حوالي (٠,٨٤٢١) من اللتر[٤١] . وكانت السفن ذات سعة (٦٠) كوراً اكثرشيوعا في الاستخدام ،[٤٢] لذلك يكون استيعاب السفن بموجب الارقام المتوفرة يتراوح مابين نصف طن والى ما يزيد على (٢٥) طنا . وهي مستويات استيعاب لا تقل كثيرا عن حجوم السفن العراقية التقليدية في ملاحة دجلة والفرات .[٤٣] .

استعراض السفن بموجب المخلفات الاثرية :

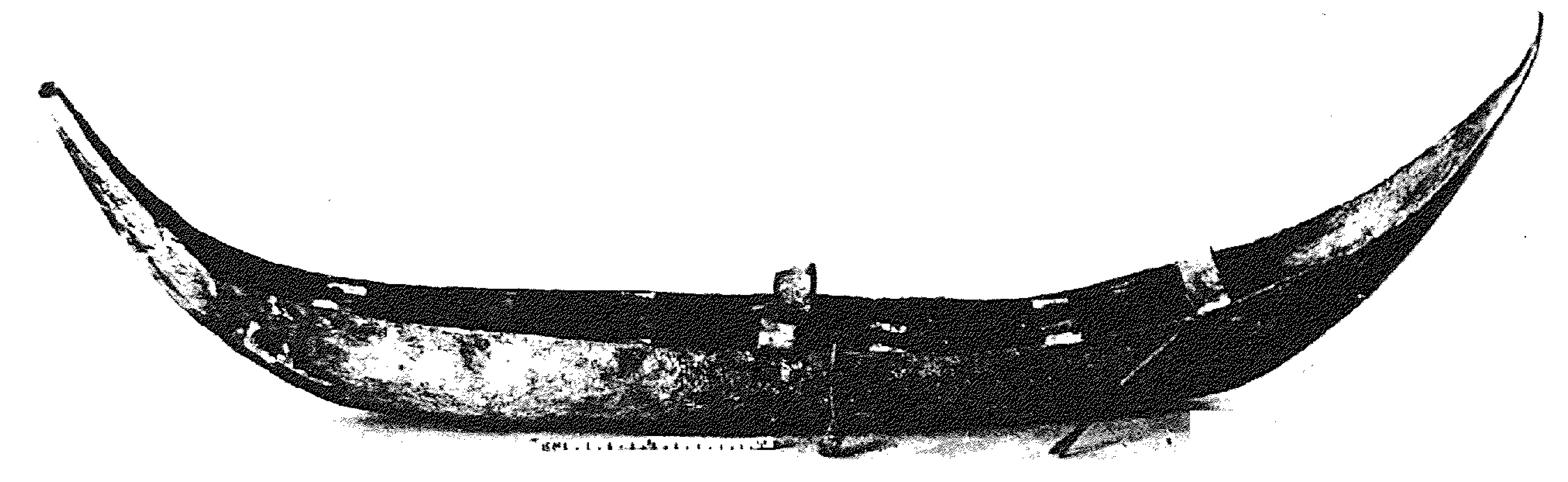
اذا صرفنا النظر عن الفترات الزمنية التي تسبق ادلتنا المادية عن السفن العراقية القديمة ، فان اقدم واول سفينة نعرفها تتمثل في شكل القارب الشراعي الذي وصلنا من مدينة اريدو . ويرجع زمنه بموجب تسلسل الطبقات الاثرية لحدود ٤٠٠٠ سنة ق . م . (انظر الشكل رقم (١)) والقارب عبارة عن نموذج فخاري صغير ذي شكل هلالي عميق نسبيا وبمقدمة ومؤخرة متساويتي الارتفاع ومتشابهتين . وهناك في وسط القارب عمود فخاري مجوف على الاغلب هو مكان عمود الشراع (صاري) وهناك في نهايتي القارب ثقبان يظن انهما مكان ربط امتداد الشراع على المراكب .

طول القارب حوالي ضعف عرضه . وعموما فان بعض النصوص المتوفرة تؤكد بان طول السفينة العراقية القديمة لم يكن كبيرا « السفينة التي سنبنيها يجب ان تكون دقيقة الابعاد ، طولها يساوي عرضها » .[٤٤]

واذا كان الشراع في هذا القارب واسطة التسيير ، فان اشكال القوارب على الاختام الاسطوانية من عصري الوركاء وجمدة نصر (٣٥٠٠ ـ ٣٠٠٠)



الشكل رقم -٣-



الشكل رقم -٤-

ق . م . توضح استخدام المجداف في دفع السفينة . بينما يقف شخص اخر في مقدمة السفينة بيده عصا طويلة تستند نهايتها على رأسين [انظر الشكل رقم (٣)] فهي ربما كانت عصا الدفع (المردي) التي تفيد في تسيير القارب عندما يكون في مياه ضحلة .

وان اشكال القوارب على الاختام الاسطوانية تشير الى انها لم تكن طويلة وذات ارضية مسطحة وعميقة نسبيا . وان بعض القوارب نحتت مقدمتها على شكل رؤوس حيوانية . ولكن هذا النوع من القوارب لم يشع الا من خلال رسوم المشاهد الدينية والطقوسية والاسطورية الممثلة على الاختام الاسطوانية . لذلك فان شكل القارب المحور على صورة حيوان له علاقة بالفكرة او الموضوع الممثل على الختم .[٤٥]

اما نماذج السفن الفضية والبرونزية التي جاءتنا من المقبرة الملكية في اور (بحدود منتصف الالف الثالثة ق . م .) فهي طويلة نسبيا ولم تعتمد الصاري والشراع في حركتها وانما المجاديف . وهي في شكلها متطابقة تقريبا مع اشكال القوارب الشائعة الاستخدام في مناطق الاهوار والانهار جنوبي العراق والمعروفة باسم المشحوف (انظر الشكل رقم (٤)) .

والمشحوف قارب متوسط الحجم للنقل والصيد والحمولة الخفيفة والسريعة ، يستخدم على نطاق واسع في اهوار جنوبي العراق .وقد يستخدم في الانهار ايضا ولكن للمسافات القريبة . يتميز بعمقه القليل ويسير عادة بقطع من القصب قوية وطويلة تعرف باسم (مردي) وبخاصة في المياه الضحلة ، حيث يكون قاع الهور في المدى الذي يصله (المردي) . وطريقة التسيير بالمردي تتمثل في مسك الملاح بالعصا الطويلة وهو يقف في احدى نهايتي القارب ويدفعها الى ارضية الهور ويشدها اليه ثم يدفعها بالاتجاه المعاكس للحركة المطلوبة للقارب فتنتقل قوة الدفع الى القارب فيسير ، ويواصل الملاح دفع عصاه ويغير موقعه من مقدمة القارب حتى نهايته ليستفيد من اقصى مدى يمكن ان يعتمده في مواصلة تسيير القارب ، كما انه في نهاية المطاف يستفيد من طول العصا فيواصل دفعها حتى نقطة يتعذر بعدها الامساك بالمردي . فيسحبها من موضعها . ويتقدم حاملا اياها فوق سطح الماء صوب مقدمة القارب ثانية ليكرر العملية ويواصل القارب سيره نحو الجهة المطلوبة ، وهذه الحركة المكررة هي في الغالب التي اوحت باستخدام لفظة LAH₄ وتركيبها مع MA₂ لتشكل تسمية Malakhkhu ملاح ، ولكن تبقى المجاذيف واسطة اخرى رئيسه في تسيير المشاحيف وبخاصة في المياه العميقة . وقد يستفيد اصحاب السفن هؤلاء من هبوب الرياح المواتية لاتجاه واسطتهم ، فينصبون اشرعة صغيرة وبسيطة قد تكون احيانا من الحصران التي ينسجونها محليا من القصب (الباريه) لتساعد في تحريك ودفع قاربهم بالاتجاه المطلوب .

وعندما يكون المشحوف كبيرا ومثقلا بالحمولة ، والرياح غير متوفرة ، يسحب بواسطة الحبل (الشاروفة)[٤٦] وكانت عملية سحب الواسطة بالحبال ضرورية عندما يراد لها الانتقال عكس تيار النهر .ويتذكر الذين يبلغون من العمر خمسين عاما فاكثر مثل هذه الطريقة في سحب سفن المسافرين والحمولة في انهار العراق عندما تسير عكس مجرى النهر . ولكن تستطيع السفن الصغيرة ان تستفيد من قوة دفع المجاديف في الاندفاع عكس التيار[٤٧] وتعرف هذه السفن باسم Makhirtum والتسمية مشتقة من الفعل الاكدي Makharu ويعني يجابه او يقابل . وتكون الواسطة عادة بمقدمة مدببة حادة لتساعدها في الاندفاع . ويبقى استخدام الشراع ممكنا في مثل هذه السفن اذا كانت الرياح مواتية لرحلتها . ولنا في بعض المنحوتات الاشورية مثال على ذلك[٤٨] .

ان هذه القوارب تختلف في تصاميمها واشكالها بعض الشيء ، فاحيانا تكون مقدمة ومؤخرة القارب مرتفعتين بحيث يغطيان اكثر من نصف جسم الراكب وهو واقف في القارب . بينما تكون قوارب اخرى عالية المقدمة ومؤخرة منخفضة . ونصادف قوارب بمقدمة ومؤخرة منخفضة نسبيا عن غيرها .

ان بعض الصور والمنحوتات التي وصلت الينا من اعمال الفنانين العراقيين القدامى توضح الى حد ما سبب هذا الاختلاف في تصاميم السفن والقوارب ، كذلك نستطيع ان نستنتج السبب من الوظائف المختلفة التي

نفذتها وسائط النقل المائية كما تكشفها لنا النصوص الكتابية ، واخيرا تساهم المعرفة العامة بشروط وقواعد الملاحة في معرفة اسباب اختلاف تصاميم واشكال السفن القديمة . فسفن المياه العميقة لابد وان تكون بمقدمة عالية كذلك سفن الحمولة الثقيلة[٤٩] .

ان قوارب الصيد ، وبخاصة صيد الحيوانات الوحشية كالخنزير ، الذي يكثر وجوده في مناطق الاهوار والمستنقعات الجنوبية قديما وحديثا ، يستلزم بناء القارب بمقدمة ومؤخرة عاليتين نسبيا لحماية الصياد من خطر هذه الحيوانات وهو يهاجمها ليصطادها ، فهي تهيء حاجزا واقيا للصياد في مهمته (انظر الصورة رقم (٥)) .

بينما تكون قوارب الصيد الحالية في اهوار جنوبي العراق مستوية المقدمة والمؤخرة ، واذا ما عرفنا ان وسائل الصيد اختلفت قديما عما هو مألوف في الوقت الحاضر ، حيث يستعمل صياد الخنزير ، او الطيور المائية البندقية الالية الحديثة ، فهو في حالة استخدامها بحاجة الى مدى رؤية جيدة ، كما انه غير ملزم بالتقرب كثيرا من فريسته . لذلك اصبحت زوارق الصيد (الطرادة) صغيرة وبنهايات مستوية لا تسجل في ارتفاعها فرقا يذكر عن حافات القارب .

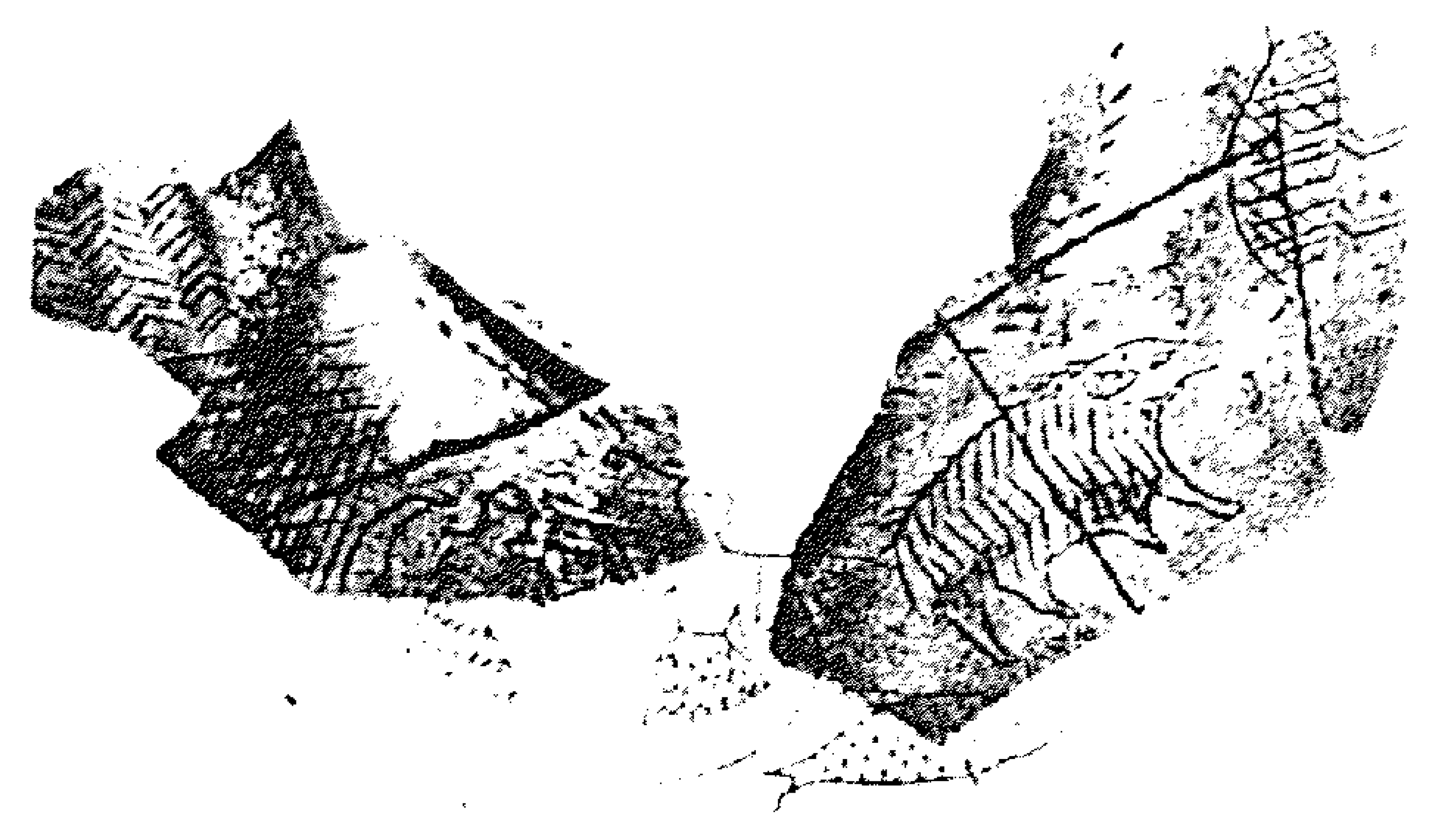
وكذلك في حالة توظيف القارب في بعض الطقوس الدينية ، حيث يقتضي وضع كرسي او عرش يوضع عليه تمثال الاله او من يمثله من الكهنة لذلك تكون نهايات المركب العالية منسجمة تماما مع وظيفة القارب ولكن عندما تكون القوارب لصيد الاسماك او لجمع القصب والحشائش المائية فانها تكون بنهايات منخفضة لئلا تعيق حركة العاملين على ظهر القارب . واخيرا فان سفن الاهوار تكون غالبا بنهايات غير مرتفعة بسبب ضحالة المياه وهدوئها النسبي وعلى عكس ذلك تكون سفن الانهر ، اذ ان نهاياتها عالية بسبب عمق وشدة حركة مياه النهر . وقد وصلنا نموذجان من القوارب العراقية القديمة من قبور في مدينة اور يرجع زمنهما لحدود (٢٥٠٠ ق . م .) وهما في الاصل الطلاء القيري للقارب الاصلي ، حيث نتوضح من احدهما بقايا حزم القصب الذي كان يشكل هيكل السفينة في الاصل . والمهم ان هذين القاربين احدهما بنهايات عالية بينما الاخر بنهايتين منخفضتين ، وهما بقايا حقيقية لانواع وسائط النقل المائية في العراق القديم . (انظر الشكل رقم (٦)) .

وكان للسفن ذات المقدمة العالية تسمية خاصة في لغة العراقيين القدامى وهي[٥٠] gish MA_2-gur = makurru .

ومن معانيها سفينة البحر او سفينة الالهة .

ويكشف لنا اسم هذه السفينة بان نوعا من وسائط النقل النهرية العراقية القديمة كانت مخصصة للرحلات البحرية في الخليج العربي ، لذلك نعرف سبب المقدمة العالية لها ، فمياه البحر عميقة وحمولة السفن المسافرة فيه كثيرة ، لذلك تكون المقدمة العالية قادرة على صد امواج البحر وابعاد اثرها عن داخل السفينة .

وحققت صناعة السفن تطورا ملحوظا على العهد الاشوري سواء كان ذلك في اشكالها ام حجومها ، ومرد ذلك سعة الحدود الاشورية واحتكاك





الشكل رقم -٥-

العراقيين باقوام الشرق الادنى القديم ونذكر منهم بشكل خاص الفينيقيين . ويؤكد ذلك بعض النصوص الاشورية المتوفرة من عهد سنحاريب . منها « اسمح لعشرين من الصيدونيين ليأتوا ويبنوا قوارب »[٥١] لذلك شاعت السفن المعمولة على الطراز الفينيقي المعمولة مقدمتها واحيانا مؤخرتها باشكال حيوانية .

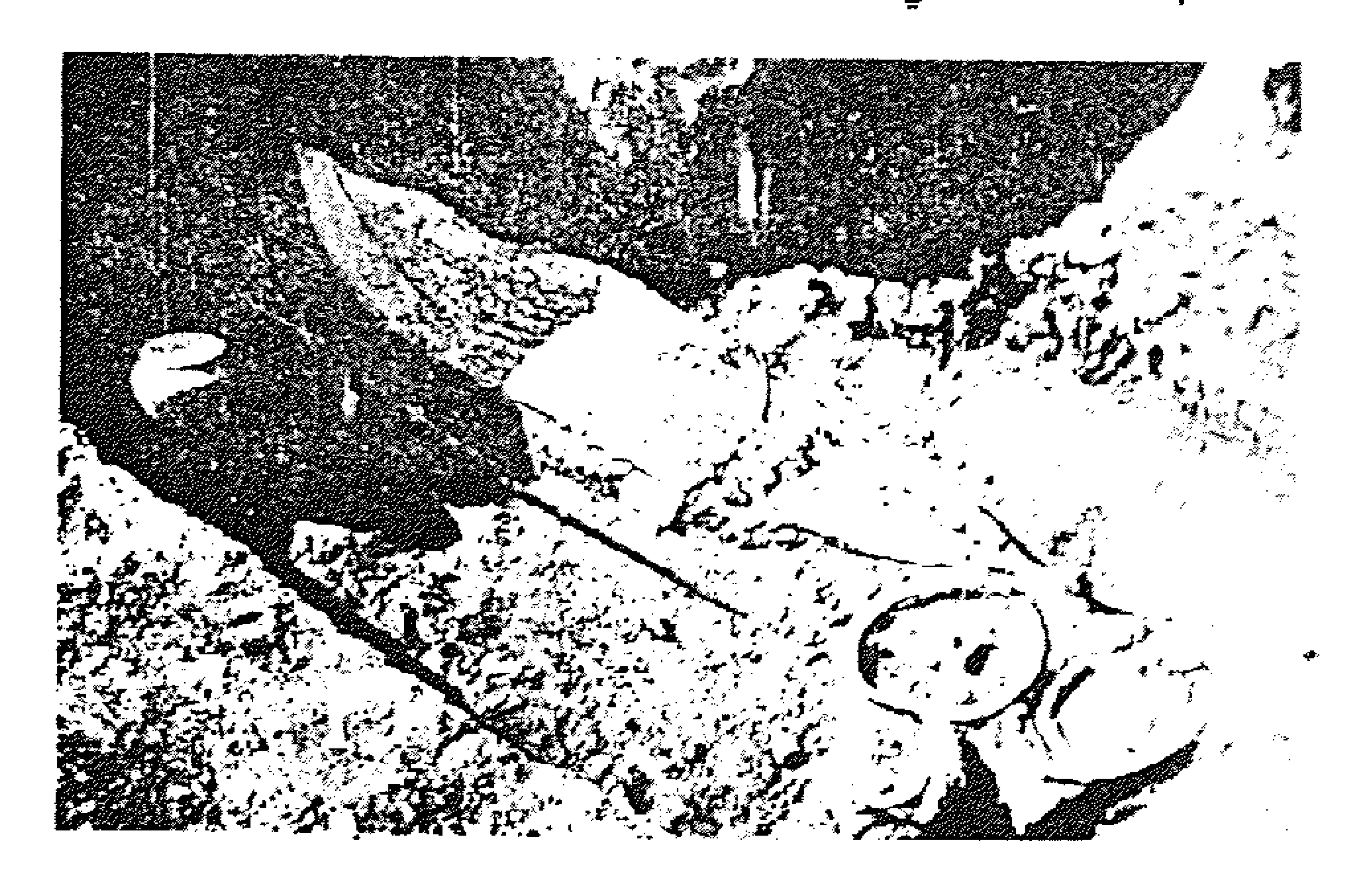
ويتضح من منحوتة اشورية اخرى بان الاشكال التقليدية والمعمولة من مواد محلية كالقصب بقيت شائعة الاستعمال ، وبخاصة تلك السفن التي وضعت بخدمة الجنود الاشوريين لمحاربة الكلدانيين الثائرين في بابل وجنوبها في مناطق الاهوار . لذلك يكون تفسير صور السفن التي صنعت على النموذج الفينيقي او السوري عموما انها استعملت في ملاحة البحر المتوسط واعالي الفرات .

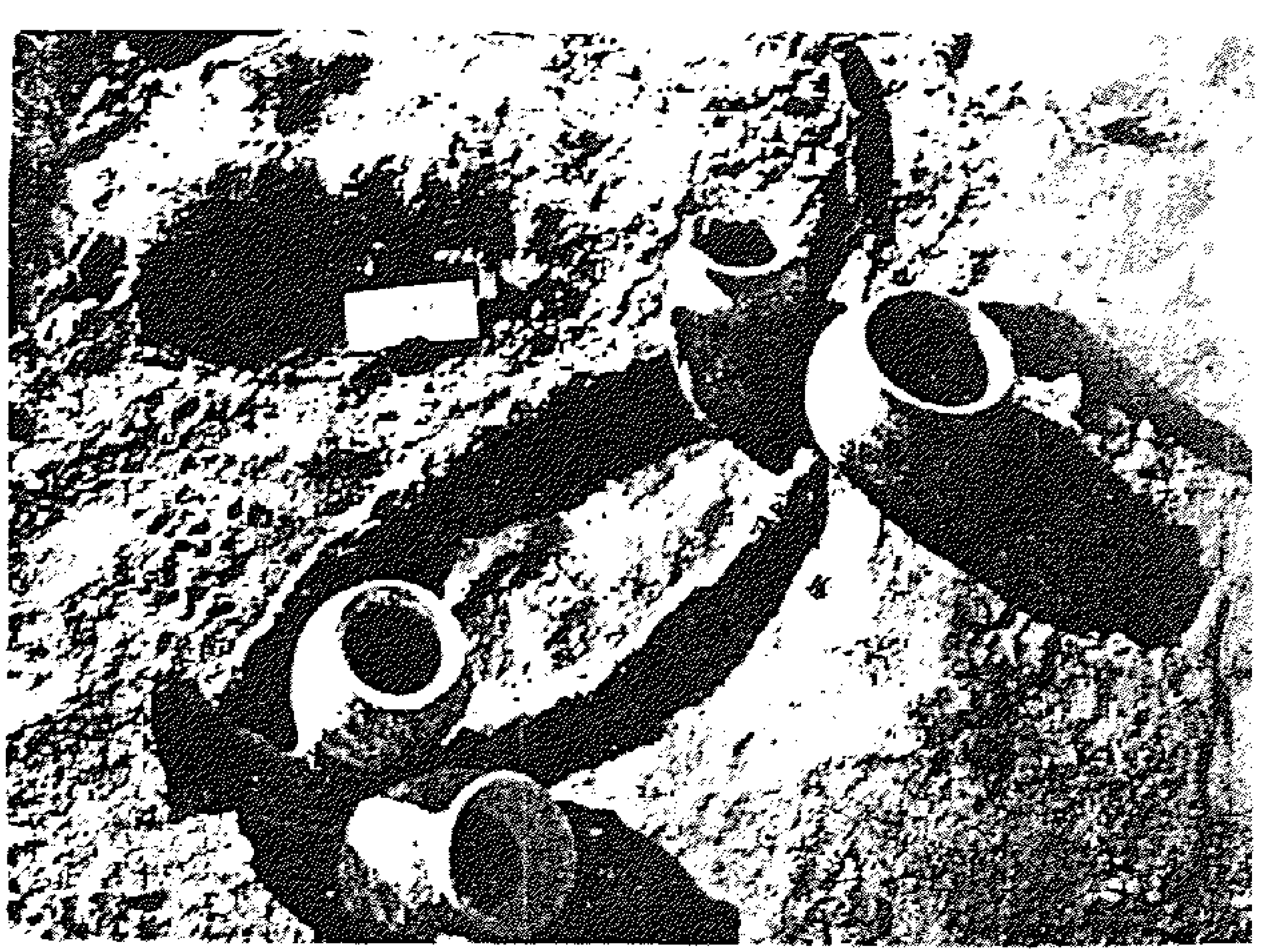
والمهم في هذه السفن انها كانت تسير بقوة المجاديف ، حيث يبرز في جانب الصورة اربعة جذافين يمسكون بمجاذيف طويلة ، ويعني ذلك انه يقابلهم اربعة جذافين في الجهة غير المرئية من المنحوتة ، ان ثمانية جذافين يشير الى حجم السفينة الكبير نسبيا بالقياس الى جذاف واحد او يساعده رجل اخر يدفع بالعصا . ان هذه السفن الاشورية ، وكما هو واضح في الصورة ، كانت تقوم بنقل الاخشاب من الجبال اللبنانية الى اشور ، لذلك يقول سنحاريب انه « لاجل بناء السفن ، فانهم تسببوا في جعل الاشجار الطويلة في الغابات نادرة »[٥٢]

ومن انواع وسائط النقل النهرية الاخرى التي عرفها العراقيون القدامى واستخدموها على نطاق واسع والتي بقي استعمالها معروفا حتى وقت قريب في انهار العراق هي الاكلاك بنوعيها والقفف .

وقد صنع العراقيون اكلاكا تطفو على قرب من الجلد المنفوخة حيث تشد القرب الى بعضها لتشكل قاعدة الكلك ، ترصف فوقها الواح من الخشب لتكون سطح الواسطة . وهي تسير عادة مع تيار الماء ويجلس في مقدمتها شخصان يمسكان بايديهما عصا طويلة لها نهاية نصف دائرية كأنها مجذاف تساعد في تعجيل سير الكلك في نفس الوقت الذي تساعد فيه لابعاد الكلك عن الشاطيء وتوجيه سيره ، لان اخطر ما يتعرض له الكلك هو تقربه من الشاطيء او المناطق الضحلة ، مما قد يتسبب في ثقب او تمزيق القرب المنفوخة وبالتالي غرق الكلك . وقد نقل الاشوريون الحمولات الثقيلة كقطع الحجارة على الاكلاك . كذلك كان العراقيون الى فترات قريبة ينقلون الحمولات الثقيلة كالحبوب و الاخشاب من الموصل الى بغداد على الاكلاك[٥٣] (انظر الشكل رقم ـ٧ ـ) .

وعرف العراقيون القدامى « القفة » ايضا ضمن وسائط نقلهم النهرية ، وصورتها القديمة مطابقة الى حد بعيد مع الشكل الذي كان مألوفا للقفف في انهار العراق الى وقت قريب ، وعلى الاغلب ان طريقة صنعتها متشابهة في القديم والحديث ، فهي شبه دائرية تتميز بعمقها وارضيتها المسطحة .





الشكل رقم -٦-

وتحاك القفة على غرار حياكة السلال ويستخدم سعف النخيل والحلفة والقصب في اعدادها ، ثم تطلى بالقار من الخارج والداخل . وتستخدم مجاذيف تشبه المجاذيف المستخدمة في دفع الاكلاك لتسييرها . واحدى المنحوتات الاشورية تصور لنا قفة تحمل قطعة من الحجارة المهندمة او الاجر جلس على طرفيها رجلان يمسك كل منهما بالمجذاف الطويل . وكانت القفة كذلك حتى وقت قريب ينقل عليها الاجر وبعض الخضروات الثقيلة كالرقي والبطيخ ، كذلك كانت تعمل في نقل الناس بين جانبي النهر في بغداد . (انظر الشكل رقم (٨)) .

ومن اطرف وسائط النقل المائية الشخصية ، والتي خدمت التحركات العسكرية للاشوريين هي القربة المفردة المنفوخة ، حيث يعتليها جندي بكامل تجهيزاته العسكرية . فهو يضعها تحت صدره ويمد رجليه على طرفي نهاية القربة بينما يمسك بيسراه احد رأسي القربة ، ويوظف يمناه كمجذاف يعجل حركته صوب الجهة المطلوبة (انظر الشكل رقم (٩)) ..

ان اللوحة نفسها التي تقدم لنا صور الجنود العائمين على القرب ، توضح في جانب اخر منها صور اشخاص يقومون بنفخ القرب واعدادها .

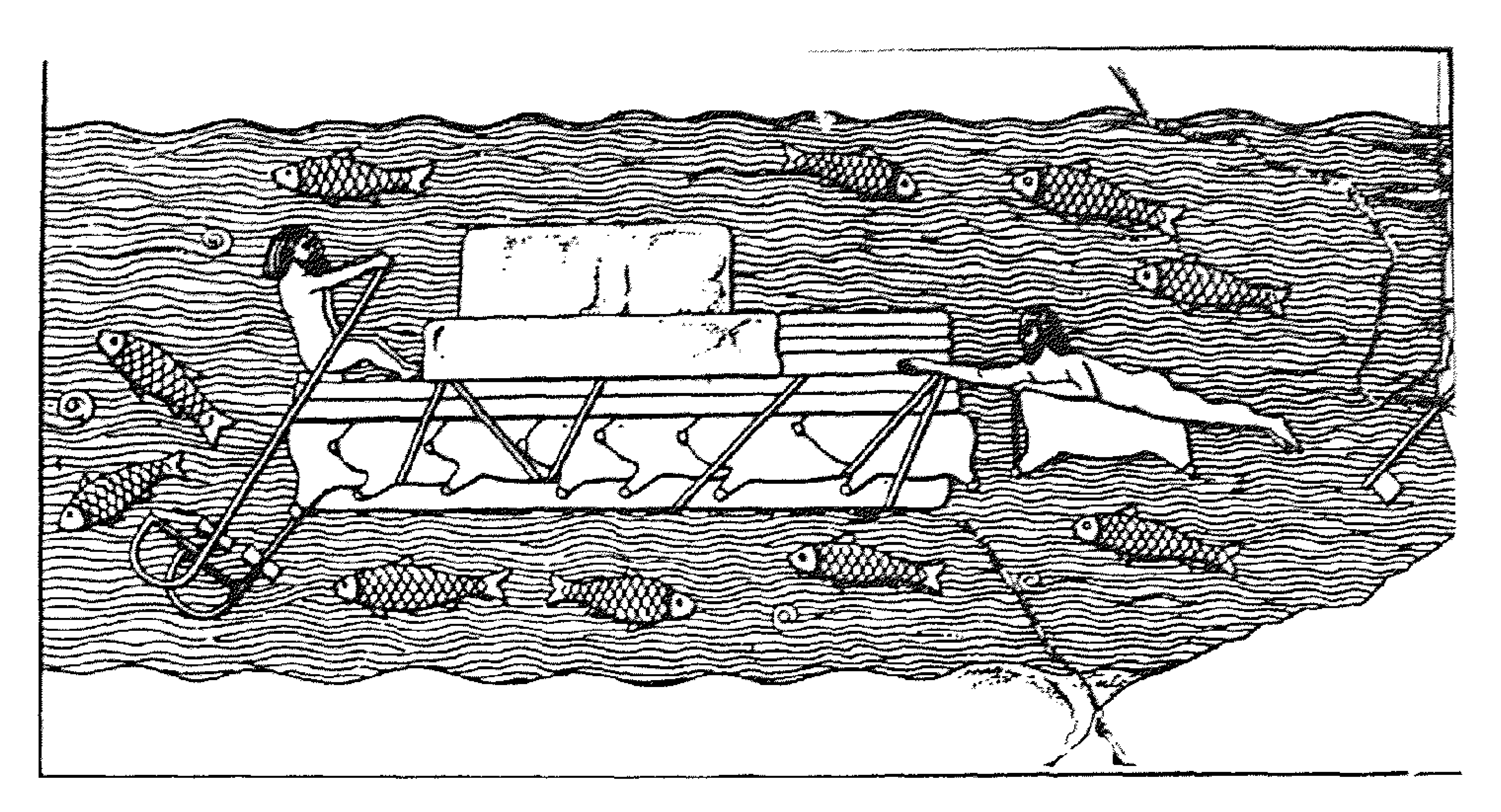
وكان الجيش الاشوري يستفيد من السفن لنقل معداته العسكرية كالعربات والمنجنيقات . واسلحة الحرب الاخرى الثقيلة ، بينما يعبر جنوده على القرب الى الجهة الثانية من النهر او في حالة مهاجمة مدينة محصنة على ساحل النهر ، ومما يلفت الانتباه بخصوص هذه الواسطة الشخصية ان احدى المنحوتات الاشورية تصور لنا رجلا يجلس عل القربة المنفوخة وكانه يمتطي حيوانا ويرسل بصنارته ليصطاد سمكا ، بينما علق على جانبي كتفه مايشبه السلة ليجمع بها ما يصطاده من الاسماك (انظر الشكل رقم (٨)) .

مراحل بناء السفينة ومواد بنائها :

تعيننا النصوص القديمة على تعقب مراحل بناء السفينة بشكل واضح . وان التفصيلات الوارد ذكرها في النصوص المسمارية تسمح لنا احيانا بمتابعة مراحل العمل الجزئية والدقيقة لكل قسم من اقسام السفينة حتى تكتمل صورتها وتكون جاهزة للعمل .

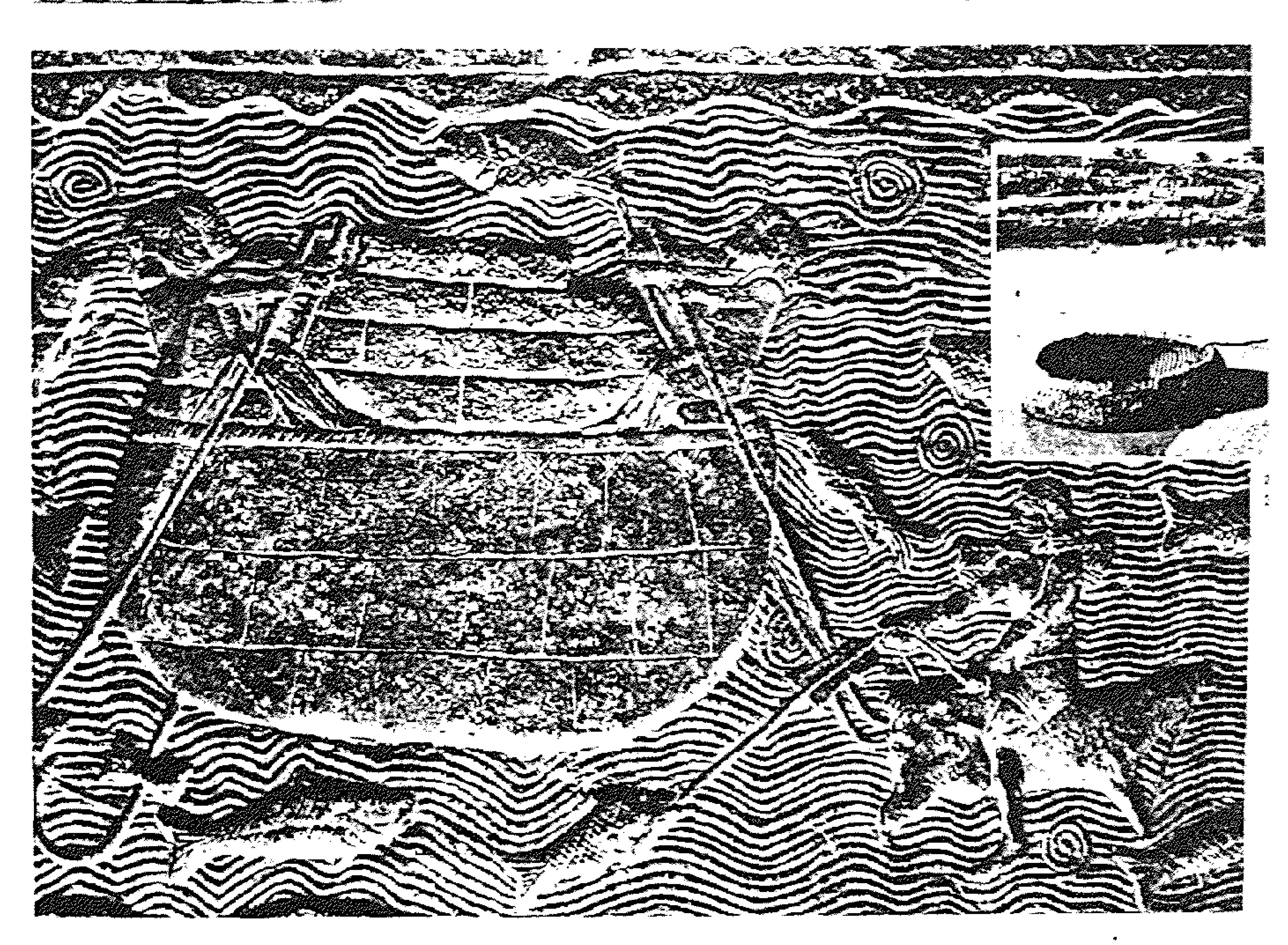
عندما صدرت الاوامر الالهية لاوتونابشتم ببناء السفينة التي ستنجيه ومن معه عليها من الناس والحيوانات من غضب الالهة الذين امروا بالطوفان ، نفذ اوتونا بشتم اوامر الالهة وبني الفلك ، وجاء وصف ذلك في ملحمة جلجامش (اللوح الحادي عشر) على النحو التالي :

« هدم البيت وابن الفلك
السفينة التي ستبنيها عين مقاساتها
ليكن طولها مساويا لعرضها
فتجمع (اهل) البلد حولي
وجلب الصغار منهم القير
وحمل الكبار كل متطلبات (العمل) الاخرى
في اليوم الخامس حددت شكلها
ايكر واحد مساحة ارضها



الشكل رقم -٧-





الشكل رقم -٨-

١٢٠ ذراعا ارتفاع كل من جدرانها
١٢٠ ذراعا كل جانب من سطحها المربع
حددت شكلها الخارجي
وجعلتها من ستة طوابق
وبهذا افرزتها الى سبعة طوابق

ارضها المسطحة قسمتها الى تسعة اقسام
وغرزت اوتاد الماء فيها
نظرت الى سارية القارب واكملت تجهيزها
٦ سار من القار صببت في الكوره
٣ سار من القطران صببت بداخلها

٣ سار من الزيت جلبها حاملو السلال
سار واحد (من الزيت) طليت به السفينة
٢ سار خزنها النوتي
نحرت البقر
ونحرت الخراف كل يوم
والنبيذ الاحمر والزيت والنبيذ الابيض
اعطيت الى العمال ليشربوا بكثرة كماء النهر
وكانهم في يوم عيد رأس السنة
تم بناء السفينة في اليوم السابع
وكان انزالها (في الماء) صعبا جدا
لذلك كان عليهم ان يبدلوا الواح الزلج من تحتها وفوقها
حتى نزل ثلثاها في الماء »[٥٤]

ان مراحل وخطوات مماثلة نفذها نوح عندما امره الرب ببناء الفلك قائلا له « اصنع لنفسك فلكا من خشب جفر ، تجعل الفلك مساكن ، وتطليه من داخل ومن خارج بالقار . وهكذا تصنعه ثلاث مئة ذراع يكون طول الفلك وخمسين ذراعا عرضه ، وثلاثين ذراعا ارتفاعه . وتصنع كوامن للفلك وتكمله الى حد ذراع من فوق وتضع باب الفلك من جانبه . مساكن سفلية ومتوسطة وعلوية تجعله »[٥٥] .

نستطيع في ضوء ماسبق وبالاستناد الى المصطلحات اللغوية القديمة المتوفرة بشان بناء السفينة ، ان نعين مراحل العمل على النحو التالي :

١ ـ وضع مخطط السفينة وذلك بتعيين شكلها الخارجي وابعادها وتقسيماتها الداخلية . وتعد هذه المرحلة ضرورية لمعرفة المواد الاولية اللازمة في عملية البناء .

٢ ـ تهيئة المواد الاولية اللازمة لعملية البناء .

٣ ـ الشروع بالبناء ومراحل العمل .

٤ ـ المراحل الختامية في العمل : التزفييت والتزبيت .

٥ ـ انزال السفينة في الماء .

٦ ـ ادامتها وتصليحها في حالة تضررها او تفكيكها .

ونظرا لسعة واهمية بناء السفينة ، وبخاصة الكبيرة منها ، كانت ترافق بداية العمل او اتمامه بعض الاحتفالات ترافقها ايضا بعض الطقوس الدينية وتقدم النذور الى الالهة ، وبخاصة الى الاله « ايا » إله الابسو (المياه والاعماق) وذلك لسلامة الواسطة واصحابها وتحقق الارباح والنجاح لاعمالهم . ومن بين النصوص التي تشير الى مثل ذلك مايلي « ارجو الالهة ان تبعد الرياح الشريرة عن سفنك ، كذلك ، انا قدمت القرابين النقية الى ايا ملك الابسو ، انا رميت في البحر مع (نموذج) لسفينة من ذهب وسمكة ذهبية وسرطان ذهبي » .[٥٦]

كذلك نفهم من نحر الذبائح وتوزيع الشراب بكثرة من قبل اوتونا بشتم ما يؤشر مثل تلك الطقوس والاحتفالات .

ونبدأ الان باستعراض مراحل العمل كل على حدة في ضوء ما يتوفر لنا من نصوص تشير الى كل خطوة من خطوات المراحل المختلفة :

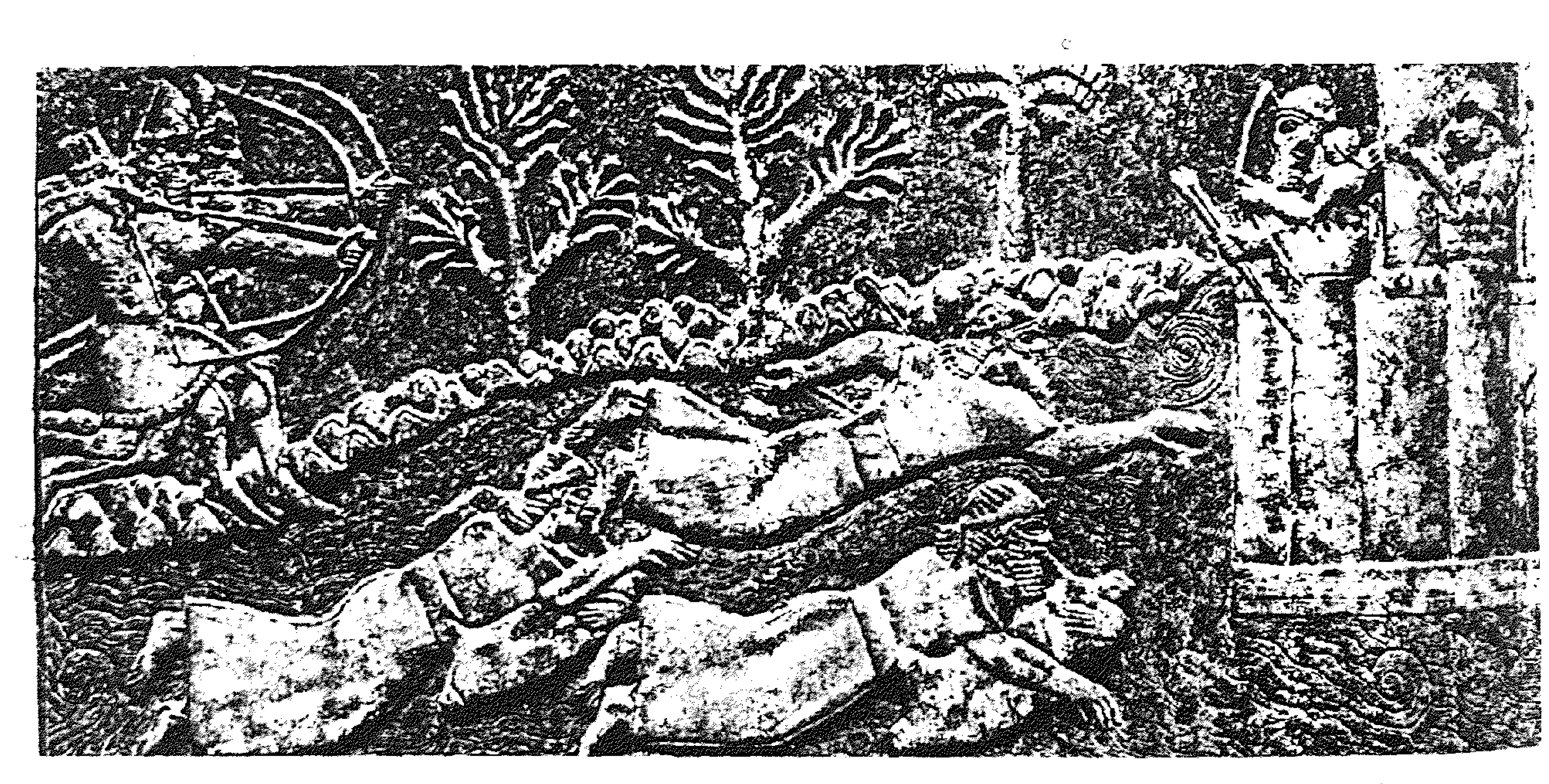
١ ـ مخطط السفينة : وتشتمل هذه المرحلة من عملية بناء السفينة على ما يلي :

أ ـ تحديد الشكل الخارجي للسفينة **Bun eleppi** .

ب ـ تحديد مخطط (اقسام) السفينة **Lan pani Ša eleppi** .

ج ـ تقسيم داخل السفينة[٥٧] **Qerbet eleppi** .

ويتم ضمن هذ المرحلة ايضا تعيين ابعاد او مقاسات السفينة **Minati**



الشكل رقم -٩-

eleppi وبموجب ذلك يتم تحديد شكل السفينة وحجمها ونوع الحمولة التي ستنقلها عند اكمال بنائها ، لانه كما عرفنا سابقا ، يتم تحوير في اقسام السفينة الداخلية لتكون مهيئة لحمولة معينة . فان السفينة الموظفة في نقل الاجر لا تستطيع ان تنقل جرار الزيت الا بعد اجراء تحوير في حوضها الداخلي . ومثل هذه الخطوات للمرحلة الاولى من البناء قام بها اوتونا بشتم قبل الشروع بالبناء ، كذلك فعل نوح عند بنائه الفلك ، وذلك ما تبيناه عند عرض فقرات من وصف عمليها .

٢ ـ تهيئة المواد الاولية :

ان غالبية المواد الاولية الداخلة في عملية بناء السفينة هي :

أ ـ الاخشاب : بانواعها وحجومها المختلفة ، لذلك وصلتنا تسميات عديدة لانواع من الخشب ، استخدم كل نوع منه في شكل او حجم معين من السفن . من ذلك مثلا :

خشب السفينة (بشكل عام) I SU Ša eleppi[58] .

الاوتاد GUSURU[59] .

الالواح الخشبية الطويلة giš gi-gid .

خشب التوت Sarbatu[60]

ونظرا لندرة الخشب الجيد من حيث المتانة والاستقامة والطول ، في بلاد وادي الرافدين ، فقد استورد العراقيون اخشابا من المناطق المجاورة لصناعة سفنهم ، ولبناء بيوتهم ومعابدهم ولعمل الاثاث الخشبي ، وتكون الاخشاب ، الطويلة والمتينة ضرورية لبناء السفن الكبيرة الحجم ذات الاستيعاب الكبير . ومن بين هذه الاخشاب المستوردة :

خشب الارز erenu[61] .

خشب الغار eru[62] .

خشب الابنوس Musukkannu .

كذلك كانت هذه الاخشاب ضرورية في بناء بعض اقسام المراكب القديمة مثل صاري السفينة الذي يجب ان يكون قويا ومستقيما ، كذلك خشبة الاساس .

ولم تقتصر عملية بناء السفن على هذه الانواع من الاخشاب فحسب ، بل نعرف انواعا اخرى لايزال امر ترجمة تسمياتها القديمة متعذرا على الباحثين ، من ذلك مثلا مايرد في النص التالي : « بالنسبة لبناء السفن ، عليهم ان يرسوا بقواربهم في لارسه ، ويعطوا الشعير والتمر الى حائكي الحصران ، والا يتأخروا في بناء القوارب . انا كتبت ايضا الى (فلان) انه بنى قاربا واحدا ، عليهم ان يعطوا قطعتين من جذوع ـ amru المخزونة في لارسه الى (فلان) وعليهم ان يتركوا جانبا من خشب ـ Parshiktu المخزون في البيت بقدر الحاجة الى بناء مركب نقل ، ولكن ليعطوا (الفلان) من خشب Parshiktu للقارب الذي اكمل بناءه .»[63]

ويدعى المتخصص في تشييد الاقسام الخشبية من السفينة :

Nagar ⟶ Naggaru

وعادة تكون الفأس ذات النهايتين الالة الرئيسية بيد النجار في تنفيذ عمله وتعرف : Khasinnu[64] .

ويكون احد رأسيها طويلا وحادا ليساعد في تشظية الخشب وتهذيبه بينما تكون الرأس الثانية قصيرة مضلعة الشكل تساعده في الطرق ، وقد جاءتنا صورتها في المرحلة الصورية للكتابة المسمارية ،[65] وهي قريبة الشبه بفؤوس النجارين التقليديين في العراق .[66]

ب ـ القصب : Qanu .

ويدخل القصب بشكل رئيسي في صناعة انواع من القوارب وبخاصة الصغيرة منها ، وكذلك العوامات القصبية (انظر الشكل ـ ١٠) والقفف .

كما ان القصب المادة الاولية لصناعة نوع من الحصران تنتشر لحد الان في جنوبي العراق تعرف بالبارية . ويبدو ان التسمية هذه تدرجت الينا تاريخيا عن الاسم البابلي وهو : Buru .

وللبارية استخدامات عديدة في السفينة ، فهي تفرش على ارضها وعلى سطحها ، وقد تغطي بها بعض الحمولة . وكانت تصنع بحجوم مختلفة تناسب الغرض الذي من اجله صنعت . وقد وصلتنا تسميات البواري المستعملة في السفن :

بارية السفينة Buru eleppi .

البارية العريضة[67] Buru rapšu .

بارية قلب (داخل) السفينة gi Kid-ma-Šag-ga .

بارية تغطية السفينة[68] gi Kid-Su-Ma .

ويدعى العامل المتخصص في صناعة وبناء الاقسام القصبية من السفينة باللغة البابلية :[69] addupu .

وله آلة خاصة على شكل سكين لقطع القصب ، ربما كانت على غرار المنجل او تشبه السكاكين التي تستخدم حاليا في قطع القصب ، وكانت تسمى : Patru Ša addupi .[70]

وكانت للعاملين في قطع وتجميع وصناعة القصب سلال خاصة لهذا الغرض وردت بالصيغة التالية :

سلة عمال القصب Sellu Ša addupi .

ومن المتوقع ان قسما كبيرا من القصب كان يستخدم للحرق في كورة القار لتذويبه واعداده لتزفيت السفينة .

وبالاضافة الى المواد الخشبية المذكورة سابقا في بناء السفينة ، تعرف انواعا اخرى من الاخشاب استفيد منها ايضا في عملية البناء .

من ذلك مثلا :

دغل[71] Hušabu .

اسل[72] ašlu .

فربما كانت تصنع منها الاوتاد المائية ، وهي حشوات خشبية تحشر مابين القطع الكبيرة لتسد المنافذ فيما بينها وتزيد من تماسكها وتسمى بالبابلية :

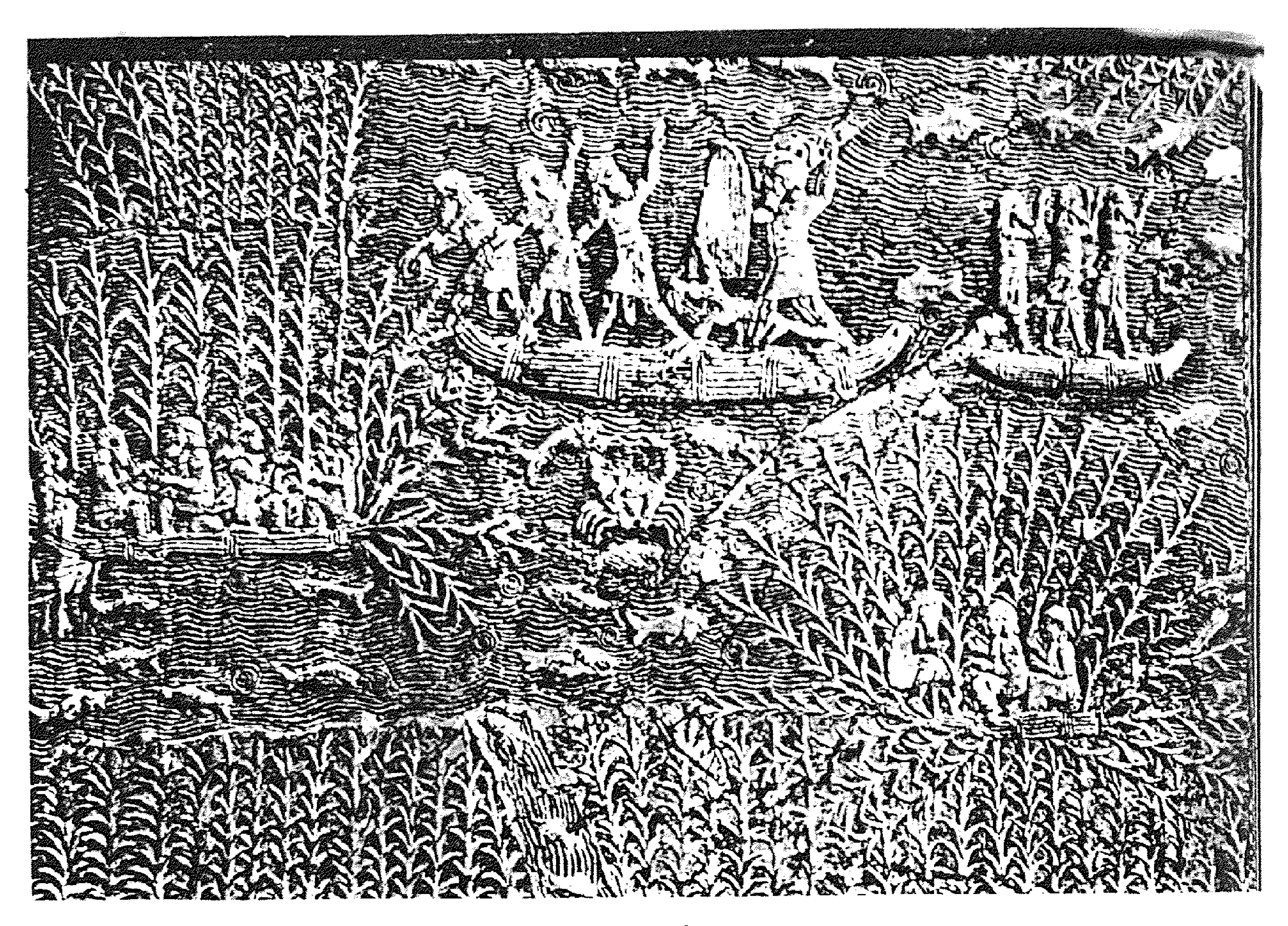
وتد الماء Sikkat me .

والتسمية تقرب من التسمية المحلية (سكك ، سجج) . او تصنع منها اوتاد التثبيت التي يستفاد منها في ربط حبال السفينة وتعرف Timmu .

او يصنع منها كرسي لجلوس الملاح يعرف بـ : KUSSI Malakhi .

او سلم السفينة واقسام اخرى صغيرة كثيرة Khuqi eleppi[73] .

والمهم ان صناعة السفن كانت بحاجة ماسة لانواع عديدة من الاخشاب



الشكل رقم -١٠-

وبخاصة الصلب والمستقيم منها ، وهو مايندر وجوده في العراق ، لذلك استورده العراقيون القدامى من الخارج ، وتتوفر لدينا اعداد كبيرة من النصوص التاريخية والاقتصادية التي تشير الى عمليات استيراد المواد الاولية من الخارج ومنها الاخشاب . وكانت منطقة الخليج العربي ومراكزها التجارية « تلمون ـ مكان ـ ميلوخا » ذات شهرة كبيرة في الاتصالات التجارية الخارجية للعراقيين القدماء .(٧٤)

أما الاخشاب المحلية فكانت تسد جانبا لايستهان به من حاجات ومتطلبات بناء السفن ، ناهيك عن ان بعض وسائط النقل النهرية كانت تبنى تماما من المواد الاولية المحلية ، وبخاصة منها السفن المصنوعة من القصب والاكلاك والقفف .(٥٥)

٣ ـ التزفيت والتزييت :

تعد عملية طلاء السفينة من الخارج دائما ، ومن الداخل احيانا ، بالقار والقطران امرا مكملا وضروريا في بناء السفن ، لان بواسطته يحافظ على الاجزاء الخشبية الملامسة للماء من التهرؤ والتلف السريع ، كذلك تمنع تسرب المياه الى جوف السفينة ، وهو ما يعرضها للغرق ، كما يشكل الطلاء القيري هذا تقوية لهيكل السفينة الخشبي .(٧٦)

وكان تزفيت السفينة يقوم به عمال خاصون يشرفون على بناء الفرن (الكوره) الخاص لاذابة القار ولهم عدتهم الخاصة . ونعرف من اللغة البابلية التسميات التالية بخصوص هذه المرحلة من بناء السفينة :

القار الصلب(٧٧) **Kupru** .

القطران(٧٨) **Ittu** .

الكورة **Kir malahi** .

مجرفة الكورة (لخلط القار وصبه) **Sussulli Kiri** .

عامل القير(٧٥) **Kapiru** .

ويدعى العاملون على اعداد القير :(٨٠) **Sabe Naš Sussulli Kiri** .

اما عملية التزفيت فتعرف بـ : **Pekhu** .

ولأهمية هذه العملية في بناء السفينة احيطت بالتزامات نص عليها قانون حمورابي .(٨١)

ونعرف نوعين من الزيت كانا يستخدمان لطلاء الاقسام الخشبية الظاهرة في السفن من :

زيت السمك **I-ku** .

زيت الشجر I-giš .

وتدعى عملية التزييت Sa-Bil-ak .

٤ ـ الشروع بالبناء ومراحل العمل :

بعد تهيئة المواد الاولية المطلوبة ، وتقطيع الخشب بموجب المقاسات المطلوبة وذلك مايقوم به النجار ، يبدأ العمل بتثبيت خشبة القاعدة اي خشبة الاساس وتعرف بالبابلية :[٨٢] esenser/esemse eleppi .

وتكون عادة كبيرة ومتينة لتتحمل ثقل البناء القومي للسفينة . يساعدها في ذلك خشبتان جانبيتان للقاعدة تعرفان بـ : Kiskitti eleppi[٨٣] .

وتكون هاتان الخشبتان بمستوى الخشبة الوسطية في حالة السفن ذات القاع المسطح ، وان تكونا بمستوى أعلى قليلا في حالة القاع المائل . وتنتهي جدران السفينة باطار خشبي يحيطها من جميع الجهات يعرف : Sel eleppi .

وبعد تثبيت القطع الخشبية الكبيرة يتم تركيب الهيكل العام للسفينة يعقبه ملء الفراغات فيما بينها بقطع او الواح خشبية تمتد مع عرض السفينة وتسمى بـ : giškhummu Ša eleppi[٨٤] .

وقد يستعاض عن الالواح الخشبية العرضية بحزم من القصب واحيانا الجلود .[٨٥] وتحشى بعض الفجوات بين الالواح العرضية باوتاد او قطع خشبية يقصد منها ردم الفراغات اولا وزيادة تماسك الاخشاب مع بعضها ثانيا . وتسمى بـ : اوتاد الماء[٨٦] Sikkat me .

وعند اكمال ذلك يكون بدن السفينة جاهزا لما سيبنى عليه من مرافق اخرى مكملة ، وأبرزها بناء مقدمة ومؤخرة السفينة ويعرفان بالاكدية :

مقدمة السفينة Pan/makhrat eleppi .

مؤخرة السفينة arkat eleppi[٨٧] .

مؤخرة السفينة (الكوثل ، السكان)[٨٨] Kutallu .

يتضح من ذلك ان بناء مقدمة ومؤخرة السفينة كانا منفصلين عن بناء البدن ، ولها وظائفها الخاصة ، وبخاصة المؤخرة ، لذلك نعتقد ان المقاسات او الحجوم المذكورة لبعض السفن القديمة ، انما هي مقاسات احواضها فقط . وتؤكد هذه النقطة ملاحظة الفرق الواضح بين المقاسات التي تعطينا شكلا مكعبا للسفينة وبين صور السفن الهلالية الشكل .[٨٩]

يلي ذلك بناء سقف او سطح السفينة :

تسقيف السفينة[٩٠] Sululu .

ويعرف السطح العلوي للسفينة بـ : Mukhkhi eleppi .

وتشيد فوق سطح السفينة غرفة او اكثر حسب حجم السفينة تكون مخصصة لقائد السفينة والملاحين تدعى :

بيت السفينة Bit eleppi .

ولها باب يعرف بباب السفينة Bab eleppi .

وقد تشيد سقيفة لايجاد الظل اللازم لراحة العاملين على سطح السفينة تدعى :[٩١] Silli eleppi .

او توضع خيمة او سرداق فوق السطح في سفن الالهة عند المناسبات الاحتفالية وتدعى :[٩٢] Zarat eleppi .

كما ان بعض النصوص تشير الى مثل هذه الخيم او المظلات « انا زينت قارب الاحتفال بيوم رأس السنة . والمظلات عليه بـ (... تلف في النص) .. ذهب واحجار كريمة » .[٩٣]

وبعد الانتهاء من الاعمال الانشائية هذه كلها ، تهيأ سبل تسيير السفينة من مرادي او مجاديف وكذلك يبنى الصاري والشراع ويتصل بهذه الاعمال تشييد موجه اتجاه السفينة « السكان » .

عصا الدفع (المردي) Parisu .

مجذاف او مردي[٩٤] gimušhu .

سكان السفينة[٩٥] giš Zi-gam-ma$_2$ = Sikkamni eleppi .

ويسمى صاري السفينة :[٩٦] Tarkullu/Timmu Ša eleppi .

اما شراع السفينة فيدعى :[٩٧] Sakhkhu .

وتساهم الحبال بدورها في ربط بعض اقسام السفينة وبخاصة الشراع كما تساعد في سحب السفينة او تثبيتها ومن انواع الحبال المعروفة :

حبل جر السفينة الرئيسي esh-gal-ma-gid .

حبل جر السفينة[٩٨] esh-ma$_2$-gid$_2$.

وفي الغالب يشد الحبل الرئيسي بصاري السفينة .

اما العمال المتخصصون بسحب السفن فيعرفون باسم :[٩٩] Timmu Tillati .

وهكذا يكتمل بناء السفينة وتكون بعد بناء مقدمتها ومؤخرتها وتركيب عمود الشراع وتجهيزها بالحبال جاهزة للعمل فيتم الاستعداد لانزالها في الماء .

وتوضع عادة الواح خشبية دائرية المقطع اسفل السفينة لتتدحرج عليها السفينة بعد دفعها صوب الماء ، أو أن توضع تحتها مزلجة ذات عجلات تدعى :[١٠٠] gurgurru .

تنتقل السفينة بعد ذلك الى الماء وتكون مستعدة للعمل .

ومثلما تحتاج السفينة الى شكل من القوة لدفعها وتسييرها ، فهي بحاجة ايضا الى مايثبتها في موقعها عندما ترسو على الشاطيء او قريبا منه . فالسفن الكبيرة الحجم وذات الحمولة العالية لاتستطيع الدنو كثيرا من الشاطيء لضحالة المياه عنده . واحتمال تضرر قاعها ، لذلك ترسو بعيدا بعض الشيء وتبدأ السفن الصغيرة بتفريغ حمولتها الى الشاطيء ، كما هو حال سفن الشحن الكبيرة في الوقت الحاضر . لذلك يستلزم هذا الامر تثبيت السفينة في مكانها لئلا يدفعها تيار الماء او الرياح الشديدة .

كان العراقيون يدقون اوتادا على الساحل خاصة بتثبيت السفينة تعرف بـ :[١٠١] Makhrašu .

يمد اليها الحبل الذي ينتهي بخشبة معقوفة الرأس تدعى : Urinu لتمسك السفينة عن الحركة[١٠٢] .

لذلك نقرأ في احد النصوص مايلي « سوف امزق وتد تثبيت السفينة وادعها تتيه ، وسوف اكسر سكانها لئلا ترسو على شاطيء »[١٠٣]

وعندما يكون رسو السفينة بعيدا عن الشاطيء ، فانهم يصنعون كلّابا

خشبيا يقوم مقام (الانكر) في السفن الحالية ، يربط به حبل ويرسل الى قاع النهر ليغوص في الطين ويمنع السفينة عن الحركة ـ ويعرف هذا الكلاب بـ :(١٠٤) Uškhanu .

وفي وسائط النقل المائية الصغيرة والخفيفة تستخدم عصا طويلة . وقد يستخدم المردي نفسه ، فيرسل الى القاع بقوة فيغوص في ارضية النهر او الهور ويثبت في مكانه ، فتشد اليه الواسطة . وهي الطريقة التي يعتمدها اصحاب المشاحيف الصغيرة في اهوار وانهر العراق حاليا .

والسفن عموما بحاجة مستمرة لاعمال صيانة وتقوية لاجزائها ، وتبرز الحاجة اكثر في السفن الخشبية ، وفي سفن الملاحة البحرية ، وكان هذا موضع اهتمام العراقيين القدماء ، نعرفها من اسمائها :

تقوية السفينة(١٠٥) eleppu dannatu .

اصلاح (اضرار) السفينة(١٠٦) SU-le/eleppu lupputtu .

اما اذا كان الضرر بالغا ، او ان السفينة بلغت من العمر عتيا ، فانها تفكك اجزاؤها ويستفاد من بعض تلك الاجزاء في تشييد سفن جديدة . ويقوم بها شخص يدعى :

مفكك (نقار) السفينة(١٠٧) Naqaru Ša eleppi

تابعنا على الصفحات السابقة كل ما له علاقة بوسائط النقل النهرية في بلاد وادي الرافدين ، وهي بصورتها الواضحة تؤكد اهمية الملاحة النهرية في العراق القديم وكل ما يتصل بهذا النشاط في حياة العراقيين القدماء . ولعل ابرز ما تشير اليه هذه الدراسة التأكيد على اهمية الملاحة النهرية وضرورة تشجيعها وتطويرها مستندين على خبرة طويلة نكتنزها منذ آلاف السنين ، تعبر عن نفسها فيها ورثناه عن القديم سواء كان في مجاله اللغوي او التقني .

واذا كانت الملاحة النهرية سبيلا للتطور والازدهار الحضاري الذي بلغته حضارة بلاد وادي الرافدين القديمة ، فعراق اليوم امس حاجة اليها في تطلعه للمستقبل .

ان ابرز حقيقة تاريخية نستلهمها من تراث حضارة وادي الرافدين تتمثل في إدراك العراقيين الصحيح والسليم لطرق المواصلات الطبيعية المتمثلة بالنهرين والاستفادة القصوى منها . وان كان في دراسة التاريخ والتراث من فائدة فاهمه في معرفة الجوانب المضيئة في العلاقة الصحيحة بين الانسان والبيئة ، ويبدو لنا ان ما عرضناه يعد مثالا حيا على ذلك ، فكان دأب العراقيين على تعيين خصائص بيئتهم وارضهم وبذل الجهود المستحيلة لتطويعها وتسخيرها لخدمة حركة التاريخ وتقدم الحضارة .

قوانين الملاحة :

ان الصيغ المتطورة في علاقات الناس ببعضهم هي التي تدون في شرائع وقوانين تعيّن حقوق وواجبات كل فرد في المجتمع . وقد بلغت شؤون الملاحة من السعة والتعقيد بحيث استلزم المشرع القديم ان يضع حدودا قانونية للعلاقات الانسانية الناجمة بسببها . وهذا تأكيد آخر على اهمية المواصلات النهرية في حياة العراقيين القدماء . فقد وردت بضع فقرات قانونية في شريعة حمورابي وكذلك في قانون اشنونا ، كما تطرقت الى شؤونها بعض الاوامر والتعليمات الملكية ، مما نفهم منه عموما اخضاع هذه النشاطات ذات الاهمية الكبيرة الى سيطرة ورقابة حكومية قوية .

وتنظم هذه القوانين شروط بناء السفن وحقوق العاملين في بنائها وواجباتهم مثلما تحدد التزاماتهم في العمل ، اي ان كل تقصير في العمل او اداء غير متقن قد يعرض الواسطة الى التلف السريع ، تقع مسؤوليته على النجار في حالة كون الاضرار في البناء الخشبي ، أو على عامل القير اذا كان الضرر فيه(١٠٨) كذلك تحدد القوانين اجور السفن واجور الملاحين ومسؤولية الاضرار التي قد تتعرض لها السفينة وحمولتها وهي قيد العمل .

والجدير بالملاحظة ان القوانين العراقية القديمة كانت تضمن لصاحب السفينة أمر صلاحيتها للعمل لسنة واحدة .(١٠٩)

وتتضمن المواد « ٢٣٤ ـ ٢٤٠ » من قانون حمورابي شؤون بناء السفن واعمال الملاحة النهرية .(١١٠)

وبما ان السفن كانت الواسطة الرئيسية لنقل الحمولات والمواد التجارية فيما بين المدن العراقية القديمة من جانب ، وفيما بينها وبين مراكز تجارية خارجية من جانب آخر . لذلك ، كانت هذه السفن موضع رقابة حكومية مشددة ، وربما كانت ملزمة بدفع بعض الرسوم ، ان لم تكن على السفن فاثما على البضائع التجارية . لذلك نقرأ في أحد النصوص ان موظفين اداريين يقومون « بتفتيش كل قارب يسافر صاعدا او نازلا ، ويسمحون للتاجر المخول من الملك بالعبور فقط » .(١١١)

وتخبرنا العقود التجارية المبرمة بين التجار ووكلائهم ، او بينهم وبين اصحاب رؤوس الاموال بشروط التجارة التي كان تنقل على السفن ، والاخطار التي يتوقع ان تتعرض لها وكيفية الاتفاق على تقسيم الارباح او تحمل الاضرار . ومثل هذه العقود على الرغم من كونها تخص المعاملات التجارية ، لكنها تتصل ايضا بشؤون الملاحة ، لانها تنظم المعاملات التجارية التي تنقل على وسائط النقل المائية .

ومثل هذه العقود تبرز بشكل خاص في الرحلات التجارية الى تلمون ومكان وميلوخا ، المراكز التجارية القديمة في الخليج العربي ، والتي شهدت صلات تجارية واسعة مع مدن بلاد وادي الرافدين . فشروط هذه العقود التجارية تقدم معلومات مختلفة من بينها ما يتصل بشروط او قوانين الملاحة النهرية او البحرية .(١١٢)

ملحق البحث

اتماما للفائدة وتاكيدا على استمرار اهمية الملاحة النهرية والبحرية على العهد العربي الاسلامي ، انقل في ادناه مجموعة من التسميات والمصطلحات التي عنى اللغويون العرب المسلمون على تثبيتها في مؤلفاتهم ـ وهي في جانب منها تشير الى اهمية الملاحة وشؤون وسائط النقل المائية ، كما تشير في نسقها وطريقة تقديمها الى محاكاة تلفت الانتباه للاسلوب العراقي القديم . فهي وردت في معاجم لغوية ، كذلك كان حال المصطلحات التي وصلتنا من العراق القديم ، وبالتالي فهي تسجل لنا بعض جوانب الصلة اللغوية بين لغة العرب وبين التراث اللغوي العراقي القديم .

١ ـ السفينة : مشتقة من السَّفن ـ أي القشر لانها تسفن الماء كأنها تقشره . والجمع سفن سفائن وسفون[١١٣] .

٢ ـ السفان : ملاح السفينة .

٣ ـ الفلك : واحد وجمع ومؤنث ومذكر وهي السفن .

٤ ـ السكان . اشتقاقه من أنها تسكن به عن الحركة والاضطراب وهو الكوثل .

٥ ـ الشراع : رواق السفينة والجمع اشرعة وشرع .

٦ ـ الدوقل : خشبة طويلة تشد في وسط السفينة يمد عليها الشراع والجمع أدقال .

٧ ـ القلاع: الشراع وهو القلع او القلع وجمعه قلاع . اقلعت السفينة ، جعلت لها قلاعا . وقيل القلعة من السفن العظيمة تشبه بالقلع من الجبال .

٨ ـ الجلول : الشراع واحدها جل . وطلل السفينة ـ جلالها والجمع الاطلال .

٩ ـ الكر: حبل الشراع وجمعه كرور .

١٠ ـ الخيسفوجة : السكان .

١١ ـ السقائف : الواح السفينة كل لوح سقيفة . والطائق ـ ما بين كل خشبتين من السفينة .

١٢ ـ القادس : لوح من الواح السفينة . وقيل هي السفينة .

١٣ ـ قلفت السفينة : خرزت الواحها بالليف وجعلت في خللها القار . والجلفاظ الذي يجلفظ السفن وهو ان يدخل بين مسامير الالواح وخروزها مشاقة الكتان ويمسحه بالزفت والقار .

١٤ ـ دممت السفينة : طليتها بالقار .

١٥ ـ الدسر : المسامير . واحدها دسار ماخوذ من الدسر وهو الدفع وقد دسرتها به دسرا وكل ماسمرته فقد دسرته .

١٦ ـ المسمار : ماشددت به الشيء سمرته اسمره واسمره سمرا وسمرته ويقال للمسمار ايضا السكي .

١٧ ـ السك : تضبيبك الخشب والباب بالحديد . وقال بعضهم السك المسمار والجمع السكوك .

١٨ ـ جمة المركب : الموضع الذي يجتمع فيه الماء الناضح .

١٩ ـ الخلية : العظيمة من السفن التي لها زورق يتبعها .

٢٠ ـ الخلية من السفن : التي لايسيرها ملاحها ولكنها تسير من ذات نفسها من غير جذب وقد تقدم انها الخلج .

٢١ ـ الزورق من السفن : دون الخلج .

٢٢ ـ البوصي : الزورق والعدولي منسوب الى قرية بالبحرين يقال لها عدولي .

٢٣ ـ القرقور : ضرب من السفن كبار .

٢٤ ـ الهرهور : ضرب من السفن ايضا .

٢٥ ـ القارب : السفينة الصغيرة .

٢٦ ـ الركوه : زورق صغير .

٢٧ ـ المعبر : المركب الذي يعبر به .

٢٨ ـ الصلفة : السفينة الكبيرة .

٢٩ ـ المصباب : السفينة .

٣٠ ـ البارجة : سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال .

٣١ ـ سفينة زنبرية : ضخمة .

٣٢ ـ شحنت السفينة اشحنها شحنا ـ ملأتها .

٣٣ ـ الزخارف : مازين من السفن .

٣٤ ـ مخرت السفينة تمخر مخرا ـ جرت .

٣٥ ـ حبت السفينة تحبو ـ جرت .

٣٦ ـ جنحت السفينة تجنح ـ اذا انتهت الى الماء القليل فلزقت بالارض فلم تمض .

٣٧ ـ جمحت السفينة تجمح جموحا : اذا تركت قصدها فلم يضبطها الملاحون .

٣٨ ـ ماهت السفينة تماه وتموه واماهت ـ دخل فيها الماء .

٣٩ ـ رست السفينة ترسو وارست ـ بلغ اسفلها القعر فثبتت .

٤٠ ـ سخرت السفينة ـ أطاعت وطاب لها السير .

٤١ ـ تقاذفت السفينة في البحر ـ جرت .

٤٢ ـ شجت السفينة البحر ـ قطعته .

٤٣ ـ دسرت السفينة الماء بصدرها ـ عاندته .

٤٤ ـ الانجر ـ مرساة السفينة . اسم عراقي . وهو ان تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رؤوسها وتشد اوساطها في موضع واحد ثم يفرغ فيها رصاص مذاب فتصير كانها صخرة ورؤوس الخشب ناتئة تشد بها الحبال ترسل في الماء فاذا رسبت رست السفينة فاقامت .

٤٥ ـ مكلاء السفينة ـ مايكلؤها من الريح وكلاء البصرة ممدود لان السفن تكلأ فيه .

٤٦ ـ الكلاء ـ مرفأ السفينة .

٤٧ ـ رفأت السفينة ـ كلأتها . وارفأتها .

٤٨ ـ الملاح ـ سائس السفينة .

٤٩ ـ جدف الملاح جدفا بالمجداف وهي خشبة في رأسها لوح عريض ليدفع السفينة بها .

٥٠ ـ المغدفة : المجداف والغادوف والغادف ـ الملاح يمانيه .

٥١ ـ النواتي ـ الملاحون واحدهم نوتي .

٥٢ ـ الصاري ـ الملاح وجمعه صراء[١١٤] .

٥٣ ـ العرك ـ الذين يصيدون السمك واحدهم عركي .

٥٤ ـ الداري ـ الملاح الذي يلي الشراع منسوب الى موضع يقال له دارين .

٥٥ـ المردي ـ خشبة يدفع بها الملاح .

٥٦ ـ ذات الودع ـ سفينة نوح عليه السلام .

ما يشبه السفينة :

١ ـ الرمث ـ خشب يجمع بعضه الى بعض يركب عليه في البحر والجمع ارمات .

٢ ـ الطوف ـ خشب يشد ويركب عليه في البحر والجمع اطواف وصاحبه طواف او هي قرب تنفخ ويشد بعضها ببعض .

٣ ـ العمائم ـ عيدان مشدودة تركب في البحر واحدتها عمامة .

٤ ـ العامة ـ هنة تتخذ من اغصان الشجر يعبر النهر عليها والجمع عامات وعوم وعام .

وعلى الرغم من ان هذه المسميات لا تخص العراقيين من العرب وحدهم وانما هي مفردات لغة الضاد في انتشارها وتأثرها بحكم مناطق الناطقين بها . لذلك كان الافضل دراسة وجرد التسميات المحلية العراقية المتعلقة بالسفن وانواعها واقسامها وصناعتها وما يرتبط بشؤون الملاحة النهرية في العراق . ولكن ذلك تعذر علي لعدم توفر مرجع يعنى بمثل هذه الموضوعات . وجل ما وجدته في بعض الدراسات وبخاصة الجغرافية والاجتماعية . وبعضها اطروحات غير مطبوعة ، انما هي اشارات متفرقة لاسماء بعض السفن . وعليه ارجو ان تكون هذه الدراسة محفزة لبعض الراغبين في تتبع هذا الموضوع وتسجيل تراث الملاحة النهرية في العراق ، خاصة وان بعض جوانبه اخذت بالاختفاء التدريجي بسبب انسحاب تلك الوسائط امام ظهور وسائط الملاحة النهرية الحديثة ، وبسبب ما أصاب الملاحة النهرية ككل من تدهور وانحطاط في السنوات الاخيرة . وهكذا اختفت المهارات التقنية التي كانت تلازم بناء تلك الوسائط . كما ان حلول مواد البناء والعمل الحديثة احلت معها التسميات الجديدة مما زاد في انقراض واختفاء التسميات القديمة التقليدية . وهذا امر طبيعي مع كل لغة يتعرض الناطقون بها الى رياح التغيير والتطور .

فحرصا على ذلك التراث الكبير والمتواصل ، ادعو مخلصا لمثل هذه الدراسة . بعد ان جهدت من خلال هذا العمل المتواضع ان ارسم الابعاد التاريخية القديمة للموضوع .



الهوامش :



(1) Gavin Young: Return to the Marshes. London, 1977, Wilfred Thesiger: The Marsh Arabs. Longmans, 1964.

(2) The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of chicago (CAD) Chicago, Il linois, USA.p. 94.

ويعد هذا القاموس الاشوري من أوسع المعاجم اللغوية التي صدرت لحد الان التي تتعلق بمفردات اللغة الاكدية وقد صدر الجزء الاول منه عام ١٩٥٦ ولايزال العمل جاريا على اصدار الاجزاء المكملة . علما ان العاملين لا يلتزمون بالتسلسل الابجدي للاصدار ، بل بموجب المادة العلمية المتوفرة لديهم لحرف من حروف الابجدية .

(٣) رضا الهاشمي : « النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وأبعاده الحضارية » العدد ١٢/ ١٩٨٠ مجلة المؤرخ العربي ـ الامانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب ـ بغداد ؟

(4) B. Landsberger: Materialien Zum Sumerischen Lexikon. (MSL) vol V, Roma. 1957, pp. 173-182.

وهو احد المصادر الرئيسية التي أعتمدته هذه الدراسة .

(٥) وقد استفدنا كثيرا من القاموس الاشوري CAD ، فهو بالاضافة الى تقديمه المفردات الاكدية ومعانيها ، يؤشر ورود المفرده في النصوص المختلفة ، وهو العمل الكبير الذي يتميز به هذا القاموس عن غيره من المعاجم اللغوية للغة الاكدية .

(6) A. Falkenstein, Uruk, Zeichenliste Nrr. 216-219 U.Nr. 345.

مقتبس عن :

Armas Salonen, Die Wasser Fahrzeuge in Babylonien, Helsinki, 1939, p. 196.

والمؤلف المذكور هو الكتاب الوحيد تقريبا الذي يعنى بدراسة وسائط النقل النهرية في العراق القديم بالاستناد الى الادلة اللغوية وبعض المخلفات الاثارية من صور ومنحوتات وقد اعتمدنا عليه بشكل رئيسي في هذه الدراسة .

(7) Rene Labat: Manuel D'Epigraphie Akkadienne (Labat) paris, 1952 sign no. 122.

(8) CAD-E- p.90, Salonen, p.11, MSL, vol.V, p. 173.

(9) Salonen. P. 19.

(10) ibid. p. 66

(11) ibid., p. 71

(12) G. R. Driver and J. C. Miles: The Babylonian Laws.
vol II. p. 428. (Oxford, 1968)

(١٣) قد يكون هذا الاسم أصل أشتقاق تسمية « مهيله » وهي سفن تنقل مسافرين وبضائع كبيرة الحجم تعرفها الانهار العراقية وبخاصة في جنوبي العراق .

(14) CAD. p. 93, MSL. p. 173.

(15) Salonen. p. 7.

(١٦) إن تسمية عبّارة لاتزال شائعة على بعض سفن عبور النهر ، كما ان اسم « معيبر » يطلق على نوع من القوارب العراقية . والتسمية قريبة وواضحة الصلة بلفظة « أجره » العربية

(17) CAD. p. 94

(18) MS L. p. 174 ff..

(19) CAD.. p. 95.

عبد مخور الريحاني : تحليل جغرافي لسكان محافظة ميسان (رسالة ماجستير غير مطبوعة) جامعة بغداد ـ ١٩٧٣ ص ٢٥٧ حيث نتأكد بأن الاشكال والحجوم تتغير بموجب نوع الحمولة أو نوع الخدمة التي ستؤديها الواسطة .

(٢٠) اخترنا من بين الاسماء ما يقرب لفظا من التسمية العربية لهذه المواد ، لتؤشر كثيرا من المتوارث اللغوي العراقي القديم في لغة العرب ، ولتكن دليلا على مواصلة العرب لحضارة بلاد وادي الرافدين .

(21) CAD-(E) p. 95

(22) ibid., p. 93.

(23) ibid. (H) p. 87.

(24) MSL. p. 174.

(25) CAD. (E) p. 92.

رضا الهاشمي : « جوانب من تاريخ الخليج العربي القديم في ضوء الكتابات القديمة » المجلة التاريخية العدد الرابع/ ١٩٧٥ بغداد .

(26) CAD. (E) p. 93.

(27) CAD. (E), p. 94.

(28) CAD. (E) p. 94.

(29) ibid. (D) p. 200.

« أنا عبرت الفرات على اكلاك مصنوعة من جلود مدبوغة » CAD. (E) p. 93.

(30) ibid, (H) p. 45.

(31) CAD. (K) p. 551.

(32) ibid., (H)p. 44.

(33) Driverand Miles, The Bdby lonian Laws, vol. I, p. 427.

(34) ibid.

(35) Labat: sign no. 206.

(36) ibid: sign no. 122, 206a , Salonen, p. 134.

(37) CAD: (E) p. 93.

(38) Salonen, p. 154.

(39) Salonen, p. 155-156.

(40) CAD. (E) p. 93.

(41) G. Contenau: Everyday life in Bobylon and Assyria. London, 1955. p. 88.
Salonen. p. 158.

(42) Driver and Miles, The Babylonian Laws: Vol. IIp. 427.

(43) ibid.

(44) CAD. (E) p. 93.

(45) H. Franksfort: Sylinder Seals. London. 1939.

(٤٦) عبد مخور الريحاني : المصدر السابق ص ٢٥٨ .

(47) Salonen. p. 20.

(48) The Babylonian Laws. op. cit. p. 428.

(٤٩) عبد مخور الريحاني : نفس المصدر ص ٢٥٧ .

(50) Salonen. p. 12.

(51) CAD. (E) p. 93.

(52) CAD. (E) p. 93.

(٥٣) سري محمد المدرس : النقل في شط العرب (اطروحة ماجستير غير مطبوعة) جامعة بغداد ـ ١٩٦٩ عن الاكلاك انظر ص ١٠٩ هامش رقم (٣) .

(54) J. Pritchard, Ancient Near Eastern Texts. New Jersey, 1969. p. 93.

طه باقر : ملحمة جلجامش . منشورات وزارة الاعلام ـ بغداد ١٩٧٥ ص ١٣٤ ـ ١٣٧ .

(٥٥) العهد القديم : تكوين ، ٦ : ١٣ ـ ١٦ .

(56) CAD. (E)p. 92.

(57) Salonen, p. 151.

(58) CAD. (I-J). p. 214.

(59) CAD. (G) p. 144.

(60) CAD. (S) p. 108.

(61) CAD. (E) p. 274.

(62) CAD. (E) p. 318.

(63) CAD. (E) p. 92.

(64) ibid. (H) p. 133.

(٦٥) صموئيل نوح كريمر : السومريون . ترجمة د . فيصل الوائلي ـ وكالة المطبوعات ـ الكويت/ ١٩٧٣ ص ١٤٦ .

(٦٦) تكرر في البحث استخدام لفظة « التقليديون » واقصد بها أصحاب الحرف الذين يستخدمون في عملهم الات وعدد قبل شيوع الالات الحديثة . وكان معظمها يصنع محليا . ولاتزال بقاياها شائعة الاستعمال عند بعض آ الحرفيين في العراق مثل النجار والحداد .

(67) CAD. (B) p. 339.

(68) Salonen: p. 122-23.

(69) ibid. p. 135.

(٧٠) وقد تكون بين اللفظة Patru (بطرو) وبين (يبطر) و (يطبر) التي تعني يقطع في اللغة الدارجة في العراق ، صلة قائمة . صلة قائمة .

(71) CAD. (H) p. 258 والتسمية قريبة لفظا من (خشب) العربية

والتسمية قريبة من (أثل) التي تطلق على نوع من الاشجار القصيرة البرية والتي تنمو الآن بغزارة في اطراف البصرة عند الزبير .

(72) CAD. (A) p. 449

(73) ibid. (H) p. 243.

(٧٤) يستطيع القارىء الوقوف على تفصيلات هذه النصوص في المصدر التالي :

(W. F. Leemans: Forign Trade in Old Babylonian Period. Leiden, Brill, 1960).

انظر ايضا: (رضا الهاشمي : « النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وآثاره الحضارية » مجلة المؤرخ العربي ـ الامانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب ـ بغداد (١٢/١٩٨٠) .

(٧٥) لاتزال احدى مراحل بناء السفن العراقية القديمة غامضة ، وهي كيفية ربط القطع الخشبية ببعضها . إن استخدام المسامير المعدنية نعرفها من العهد الاشوري على نطاق واسع ، كذلك نعرف بعض الاثار المتفرقة لها قبل ذلك التاريخ . ولكن لا نملك دليلا على استخدامها في صناعة السفن . ونرجح طريقة اخرى لربط الالواح الخشبية ، وهي طريقة الربط بخيوط مصنوعة من الياف الاشجار او الجلود على غرار ما كان معروفا في عمان مع مطلع القرن الميلادي الاول كما يشير علينا صاحب كتاب « الطواف حول البحر الارتيري » وان هذا النوع من السفن كان يسمى « mad arata » كما ان صناعة السفن في البحرين كانت تعتمد طريقة « خياطة الالواح » الخشبية ببعضها الى عهد قريب ونظرا لصلة كل من عمان والبحرين القوية والطويلة بالعراق . نتوقع ان تكون هذه الطريقة كانت شائعة في اقسام كبيرة من بلاد العرب قديما . أنظر :

G. F. Hourani: Arab SeaFaring in the Indian O Cean, Beirut 1963, p. 17.

ايضا : دليل البحرين التجاري : العدد العاشر/ ١٩٧٤ ص ٢١٦ . كما نذكر ان القارب الخشبي الكبير الذي عثر عليه مدفونا بجوار هرم خوفو الكبير في الجيزة . ربطت ألواحه ايضا بواسطة خياطة القطع الخشبية مع بعضها . ولاتزال آثار الثقوب التي كانت ممرات الخيوط واضحة على الالواح .

(76) The Babylonian Laws: vol. II. p. 427

(77) CAD. (K). p. 553 وتقترب اللفظة من « كفر » العربية وتعني القير

(78) ibid. (I) p. 310 ومنها اسم « هيت » لانها من مصادر القار قديما وحاليا .

(79) ibid. (K) p. 183.

(80) ibid. (S) p. 46.

(81) The Babylonian Laws, op. cit. p. 428.

(82) CAD. (E) p. 343.

(83) ibid. (K) p. 422.

(84) ibid. (G) p. 101.

(85) The Babylonian Laws: op. cit. p. 427.

(٨٦) بخصوص السكك هذه انظر ملحق البحث .

(87) CAD. (A) p. 275.

(88) ibid (K) p. 603 بخصوص كوثل السفينة انظر ملحق البحث

(89) The Babylonian Laws: op. cit. P. 427.

(90) ibid. (S) p. 239.

(91) CAD. (S) p. 189.

(92) ibid. (Z) p. 66.

(93) ibid (E) p. 94.

(94) ibid. (G) p. 78.

(95) Salonen: p. 107. انظر كذلك ملحق الدراسة بخصوص كلمة « سكّان » ومعناها .

(96) Salonen. p. 111.

(97) ibid. p. 115.

(98) ibid. p. 117-118.

(99) ibid. p. 119. والكلمة tillati قريبة لفظا ومعنى من « يتل » بمعنى يسحب في عامية العراق .

(100) CAD. (G) p. 137.

(101) Salonen: p. 127..

(102) ibid.

(103) CAD. (E) p. 92.

(104) Salonen: p. 109.

(105) Salonen: p 50.

(106) ibid. p. 47.

(107) ibid: p. 154.

(108) The Babylonian Laws, op. cit. p. 427ff.

(109) ibid. p. 428.

(110) The Babylonian Laws, vol. II. p. 83-85.

(111) CAD. (E) p. 91.

(112) Leemans, op. cit. p. 20ff..

(١١٣) أخذنا هذه المعلومات عن الموسوعة اللغوية التراثية الكبيرة للنحوي اللغوي أبي الحسن بن أسماعيل المعروف بابن سيده المرسي (المتوفي سنة ٤٥٨ هـ) في كتابه :
المخصص : لابن سيده : الطبعة الاولى . بولاق مصر ١٣١٩ هـ . الكتاب العاشر ص ٢٢ فما بعد .

(١١٤) الصاري ـ خشبة معترضة في وسط السفينة (عبد الفتاح الصعيدي وحسين يوسف موسى : الافصاح في فقه اللغة . الطبعة الاولى القاهرة/١٩٢٩ ص ٥١٠ .

